PUERTO BELGRANO

HISTORIA DE LA BASE NAVAL DESDE LA MIRADA SOCIAL DE LA REVISTA "CARAS Y CARETAS" PRIMERA ÉPOCA



RECOPILACIÓN REALIZADA POR RAÚL OSCAR IFRAN 2015

Puerto Belgrano

Historia de la Base Naval en la mirada social de Caras y Caretas 1ra. Época.

El puerto militar de la república.

Caras y Caretas Nro. 8. Fecha 26 de noviembre de 1898.

A principios de 1896, llegó al país el ingeniero italiano Luis Luiggi, cuyo retrato presentamos, contratado por el Gobierno Nacional para construir el puerto militar de la República y el apostadero general de la escuadra naciente.

Después de prolijos estudios e investigaciones, el ilustrado ingeniero se decidió por Puerto Belgrano, en los alrededores de Bahía Blanca, como sitio aparente para las construcciones que se proyectaban.

Aquello era el desierto; la Pampa ribereña del Atlántico, con sus médanos y toda su característica desolación. Fue necesario improvisarlo todo: desde las arboledas para impedir en lo posible el movimiento de las arenas, hasta los pozos, para obtener agua potable; desde las casillas para vivienda de los trabajadores, hasta éstos mismos, y desde el desague y el carro tirado a la cincha, hasta el telégrafo y el ferrocarril.

La verdad es que en dos años se ha transformado, bajo su dirección, aquella comarca.

Hoy ya no solamente tienen los buques un apostadero en buenas condiciones y con los elementos más indispensables para su funcionamiento, sino las fortificaciones, defensas y demás obras complementarias correspondientes, servidas por un ramal de ferrocarril y otro telegráfico.

Hermosas arboledas han sido plantadas a lo largo de los caminos y alrededor del recinto fortificado, y se han construido puentes, muelles y casas para los empleados, prolongándose los trabajos hasta Punta Alta y Punta sin nombre, que se han transformado siendo hoy núcleos de población bastante activos e importantes.

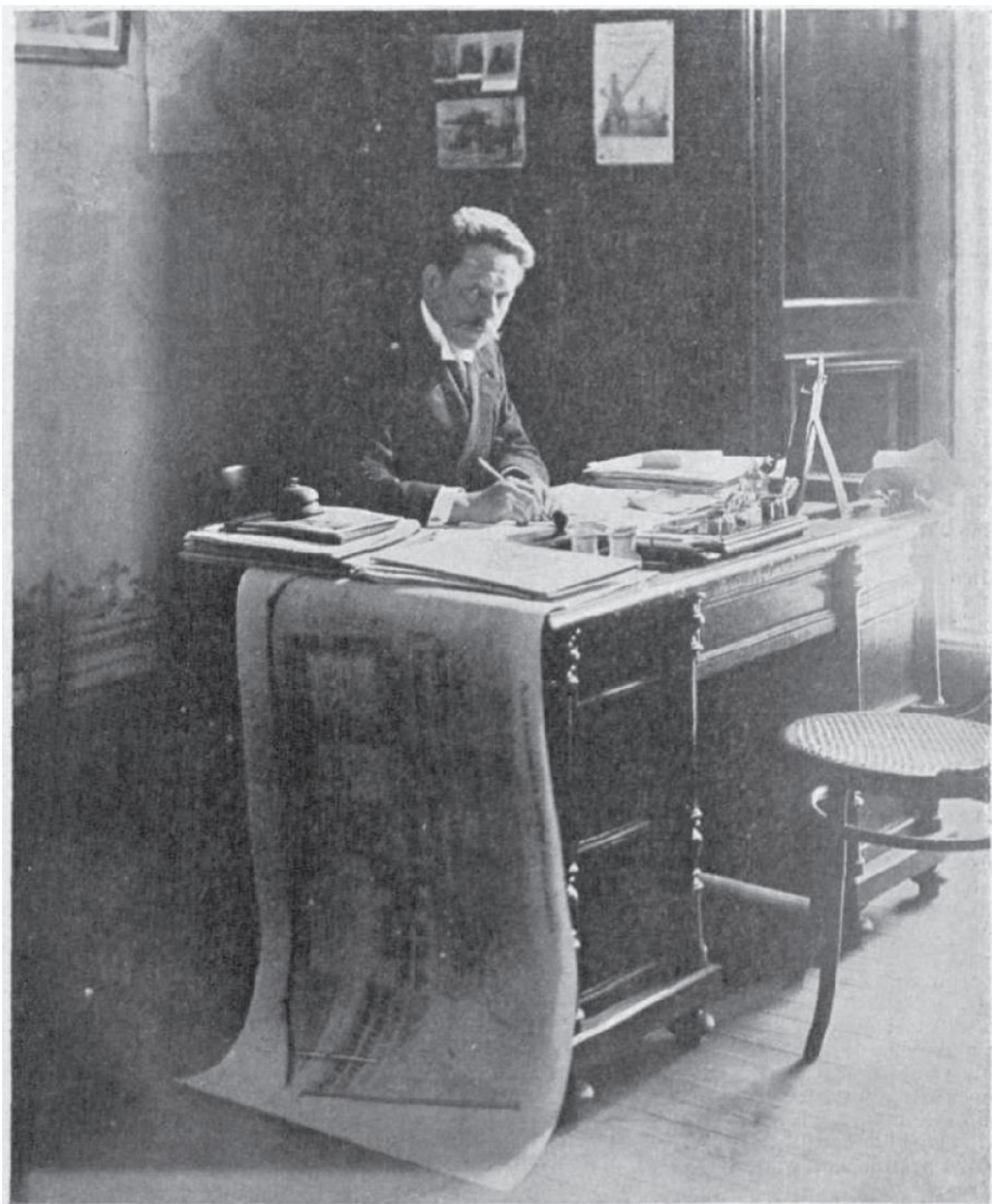
Las obras del Puerto Militar, construídas durante el ministerio Levalle, en su parte fundamental, fueron inauguradas por éste en los últimos días de octubre pasado, acto durante el cual obtuvimos las notas gráficas que hoy ofrecemos.

Los resultados que el país puede constatar, debidos a la labor del señor Luiggi, eran de esperarse dada la justa fama que precedía al distinguido ingeniero.

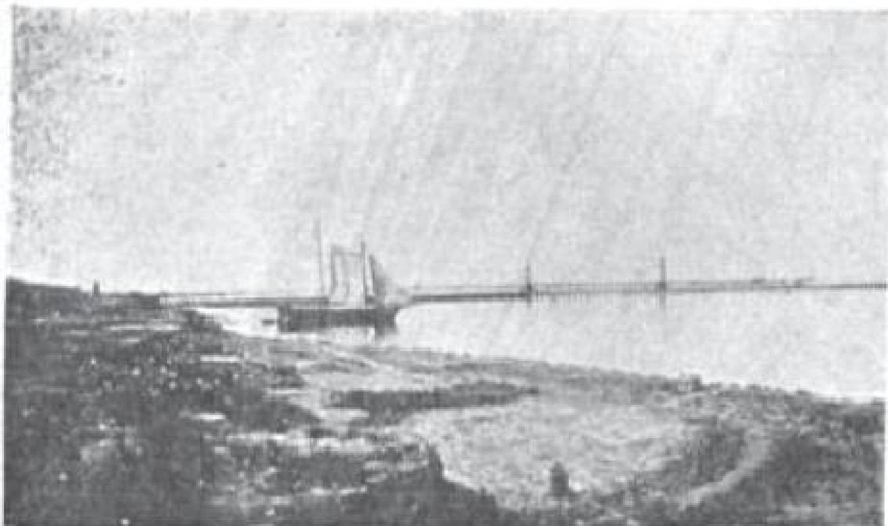
El gobierno de Italia, al proponerlo a la República Argentina que había solicitado de él un hombre de ciencia en ingeniería militar, tuvo en cuenta, seguramente, los trabajos anteriores del señor Luiggi en los Estados Unidos, en África y en Italia, donde dirigió con rara competencia obras especiales de gran aliento.

A él, así como al señor capitán Dufour, iniciador de las obras, les debe el país uno de esos servicios que obligan a la gratitud nacional.

Caras y Caretas les tributa con gusto su respetuoso homenaje



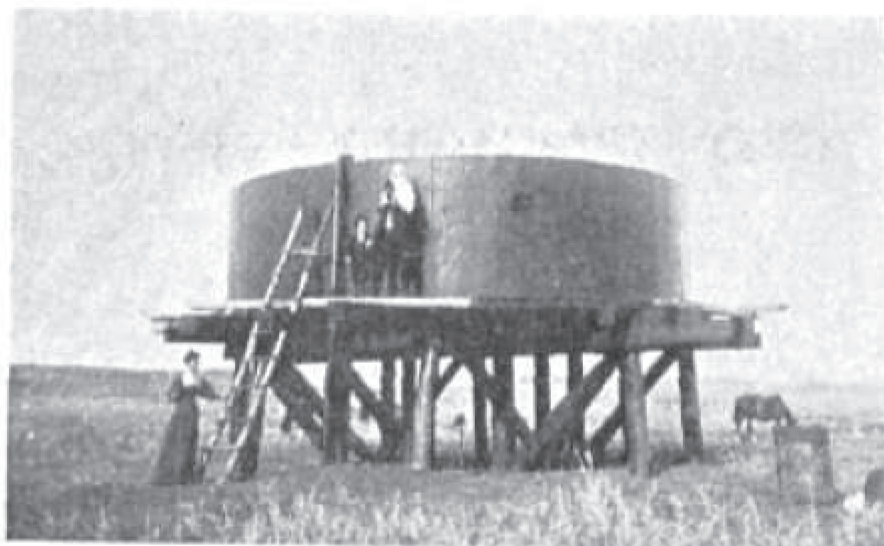
El ingeniero Luiggi en su despacho.



Malecones interiores del dique de carena.



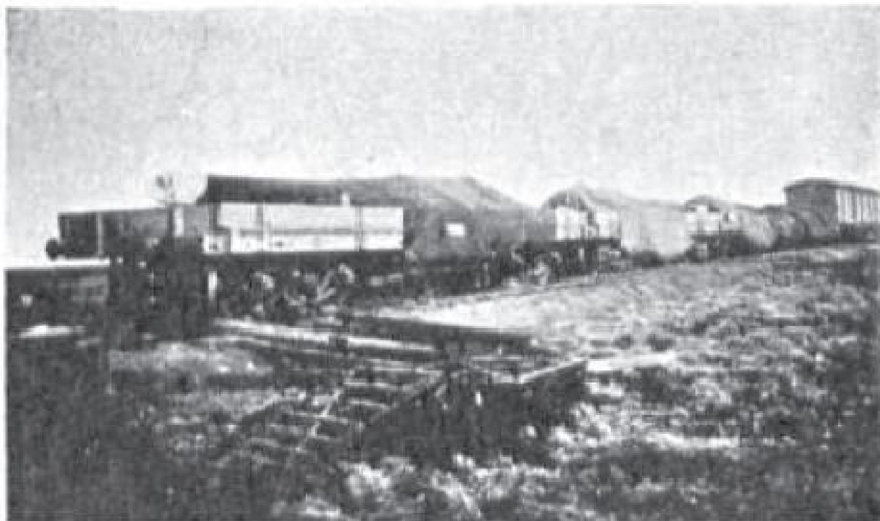
Malecón interior.



El tanque de Punta Alta.



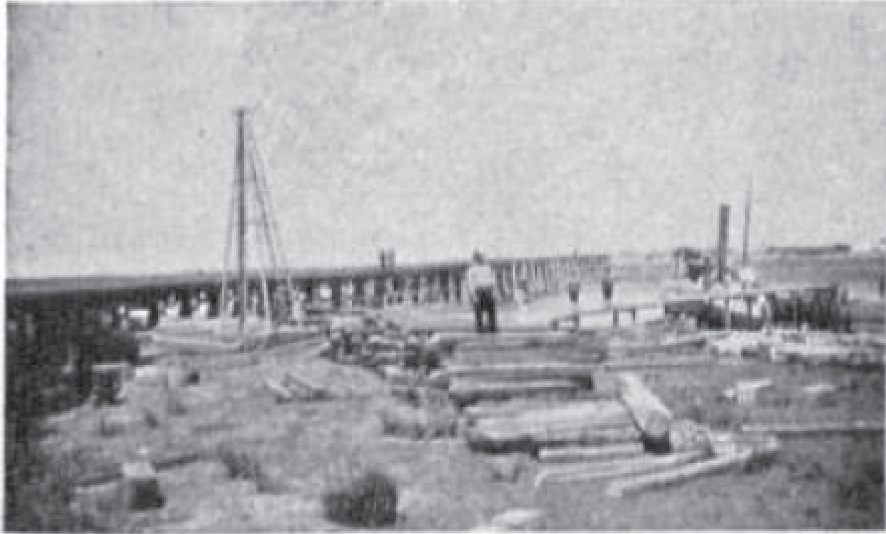
Transporte del primer cañón Krupp.



Primeros cañones llevados por el ferrocarril Estratégico.



El general Levalle en la inauguración del Arsenal.



Obras del puerto sobre el arroyo Parejas.



Antiguo muelle en Punta Alta.

LUIS LUIGGI, POR MAYOL



Caricatura del ingeniero Luiggi por el dibujante Mayol.

El Ministro de la Guerra en Puerto Belgrano.

Caras y Caretas nro. 33. Fecha 20 de mayo de 1899.

En la semana anterior fueron inauguradas las baterías que en Puerto Belgrano comenzó a construir el distinguido ingeniero italiano don Luis Luiggi, durante el Ministerio del general Nicolás Levalle. Casi dos años han durado las obras según opiniones autorizadas y competentes, que las han juzgado, son ellas las mejores en su género que hoy hay en la América del Sur.

Presenció las pruebas de artillería, en ausencia del Ministro de Marina, Comodoro Rivadavia, el Ministro de Guerra General Campos, y según la opinión de los técnicos que le acompañaban, los resultados que se obtuvieron fueron inmejorables.

Los trabajos de fortificación, no obstante, no están aún terminados ni lo estarán hasta de aquí algunos años, pues son largos é insumen cantidades de dinero que el país no puede distraer sino con lentitud; pero ya Puerto Belgrano con la sección inaugurada está en aptitud de defenderse de cualquier agresión y defender a los buques de la escuadra que se abriguen en el puerto militar.

Obras de ingeniería como éstas, honran a quienes las estudiaron y realizaron, y nosotros, al presentar las notas gráficas que presentamos, quedamos lamentando no poder hacerlo con la amplitud y detalle que ellas merecen; pero obstan a nuestro propósito razones de discreción y de patriotismo.

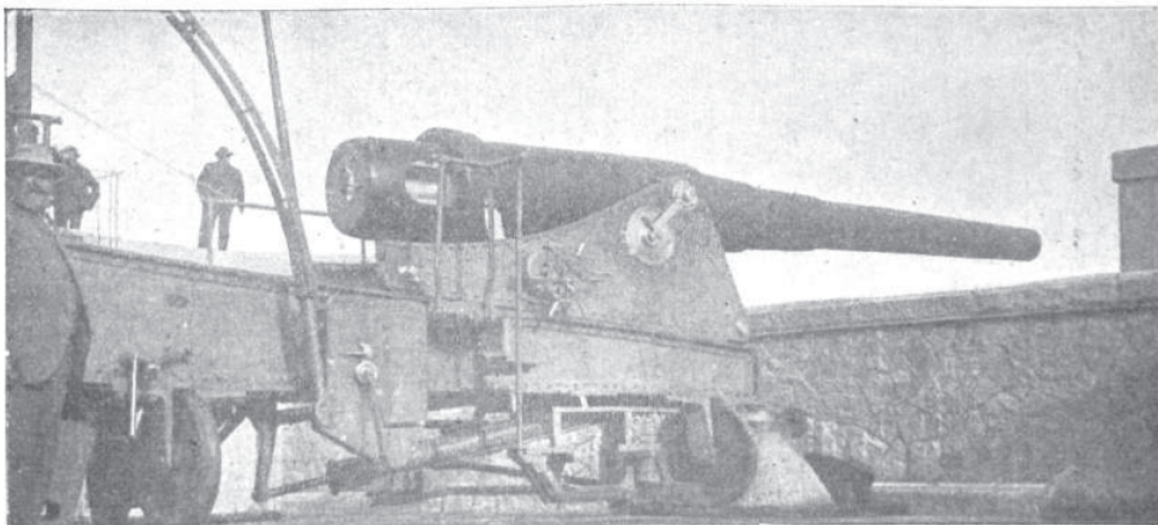
Personas que han visitado el puerto militar, nos informan que aquella desolada región de Puerto Belgrano ha sido transformada.

Los médanos yermos ostentan arboledas que parecen centenarias y el silencio de la pampa se ha convertido en ruido ensordecedor, pues cada galpón que se levanta es un taller en función. Hoy habitan en aquel paraje unas cuatro mil personas y el comercio local de Bahía Blanca ha recibido con ello un poderoso impulso, notándose su estado floreciente a primera vista, pues cada día se levantan nuevos edificios y concurren al engrandecimiento nuevas actividades y nuevas fuerzas.

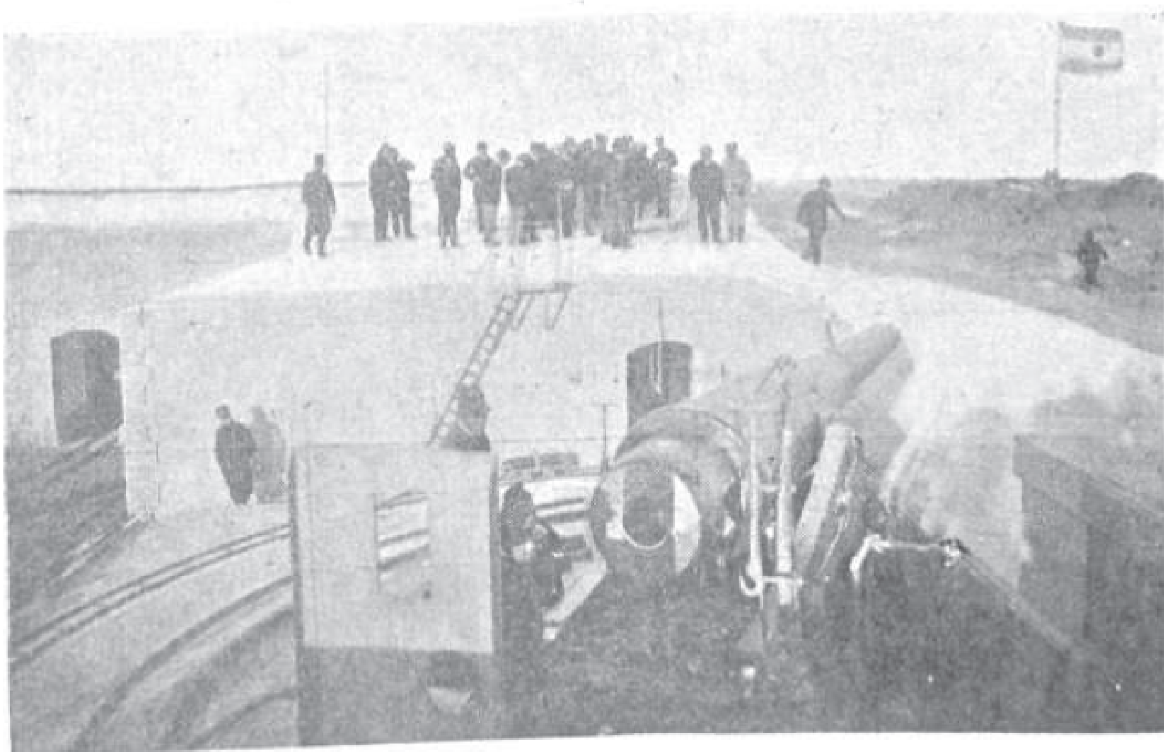
Alrededor de las fortificaciones y a la distancia que las leyes lo permiten, se han comenzado a levantar caseríos que no tardarán en ser pueblos y empiezan a fluir en ellos industriales que buscan ocupar su actividad.

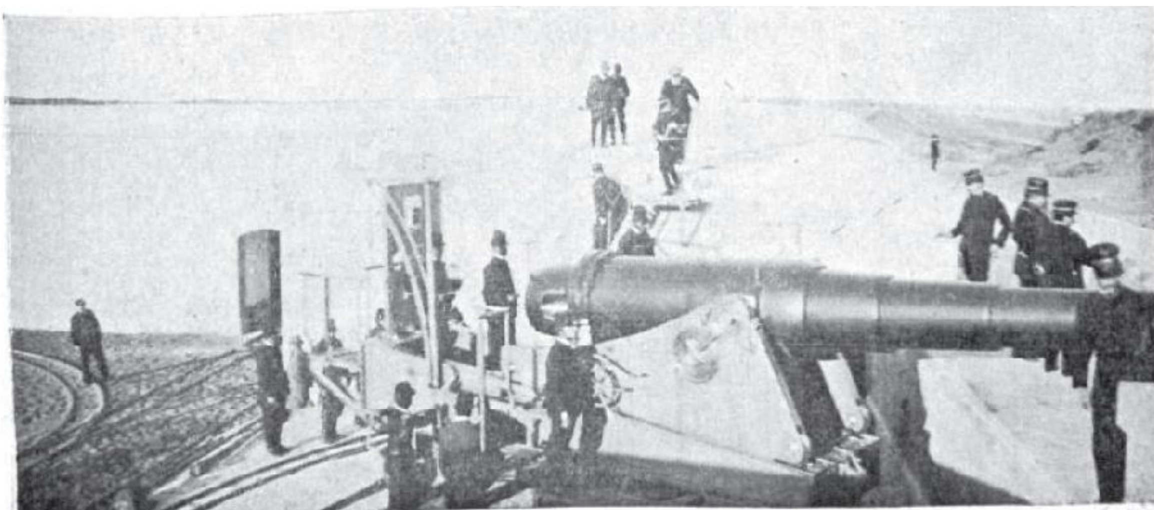
Es sabido que un puerto militar de la importancia del que se construye, desarrolla siempre necesidades crecientes que deben ser atendidas por la industria privada, acreedora en estos casos á protección y estímulo.

El Gobierno de la Nación, en previsión del futuro desarrollo de estos centros de población, se preocupa ya de adquirir nuevas zonas de tierra para ensanche del dominio fiscal. El ingeniero Luiggi, que tiene sobrada experiencia por haber construido obras análogas, ha llamado ya sobre este punto la atención del señor Ministro de Marina.



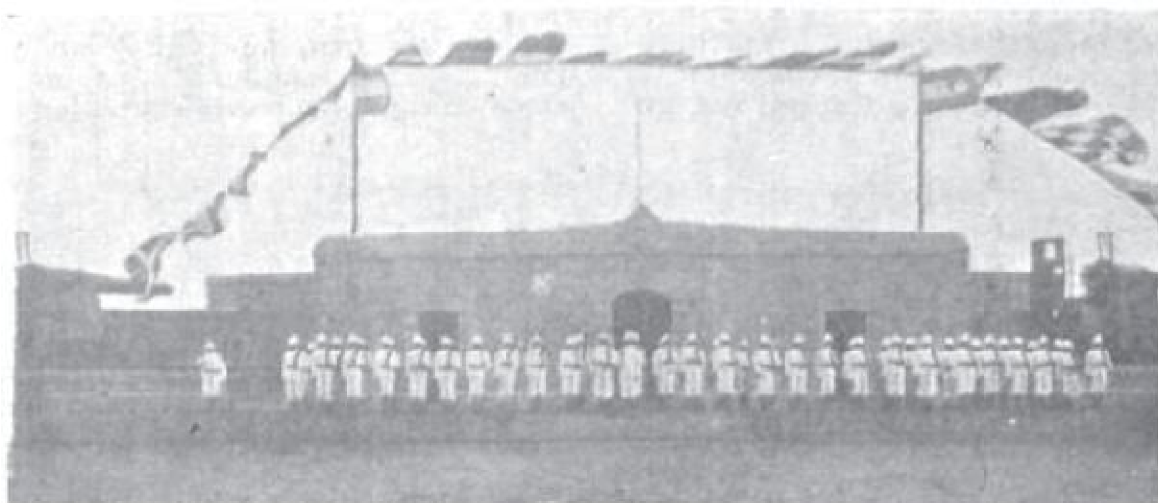
Batería nro. 3. Cañón Krupp de veinticuatro centímetros, visto en las posiciones que demuestran su emplazamiento y protección.







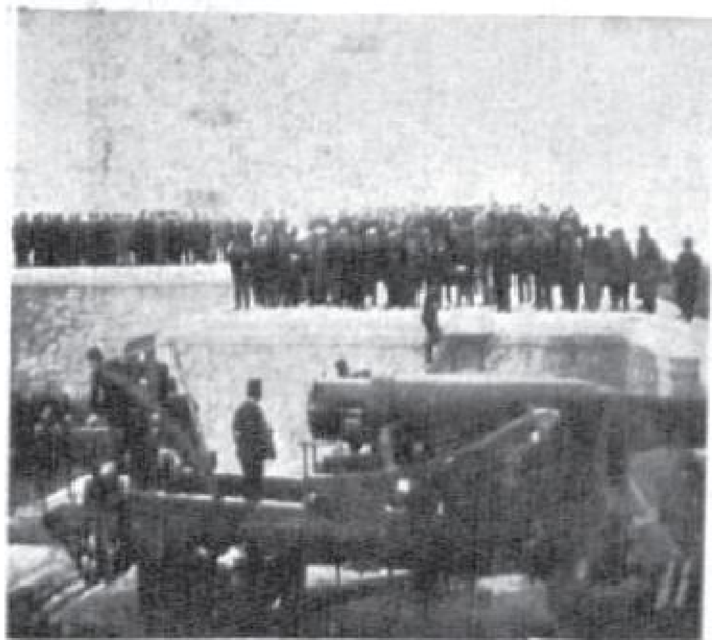
Llegada del primer destacamento de tropas.



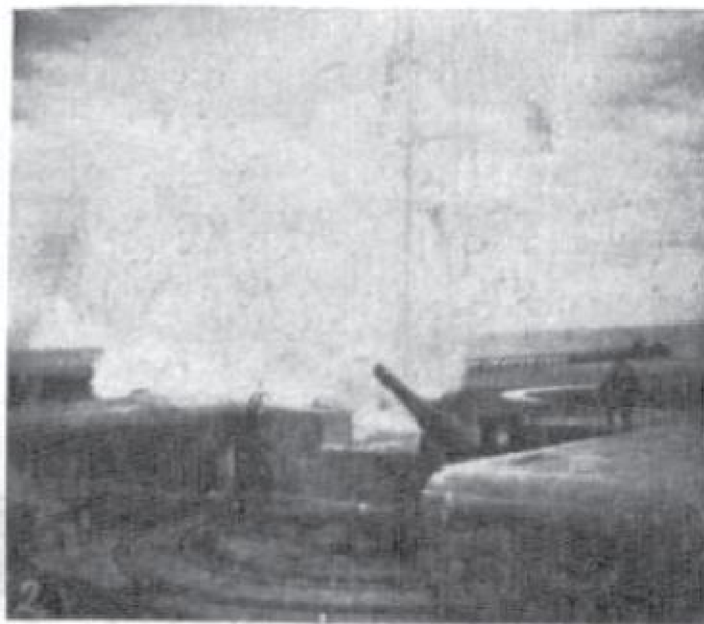
El cuartel de artillería.
INAUGURACIÓN DEL FERROCARRIL AL NEUQUÉN.

El viaje presidencial.
Caras y Caretas nro. 36. Fecha 10 de Junio de 1899.

A las nueve de la mañana del dos (de junio) nos separamos del Presidente que volvía a Buenos Aires, mientras nosotros íbamos a conocer Puerto Belgrano. En rigor, habían terminado las fiestas de la inauguración. La línea del Neuquén, inmensa arteria circulatoria, cierra en el presente el circuito de la red ferrocarrilera argentina.
Vamos camino de Puerto Belgrano con convoy reducido; los salones dormitorios se dejaron en Bahía Blanca para tomarlos a la vuelta. Hicimos la primer parada en los pozos horizontales de la toma de agua. Son éstos unas obras muy originales que han resuelto un gran problema del puerto militar.
Desde Punta Alta alcanzamos a ver a los tres grandes acorazados "San Martín", "Pueyrredón" y "Belgrano". Las grandes moles blancas de los barcos destacándose sobre el fondo verdoso del mar, resultaba de un hermoso efecto; en línea reglamentaria, parecían dispuestos a lanzarse a la primera señal en pos del peligro y de la gloria. Confundida a veces con los tonos del cielo combo y lejano, flameaba la bandera nacional en el alto mástil.
Después del mediodía descendíamos en Puerto Belgrano. El señor Ministro Rivadavia era el dueño de casa y hacía los honores con afabilidad de marino.
¡Qué construcciones tan hermosas aquellas, qué lujo de fuerza y de poder! Yo no sé lo que es hormigón ni me importa saberlo- que hagan sus críticas y levanten el dedo los pescadores de defectos- todo me pareció soberbio y grande. Para que los visitantes se dieran cuenta del campo de tiro, el señor ministro ordenó hacer un disparo á bala, con cada una de las piezas de la primera batería.
Bum! Bum!- no quedó tímpano sano; algunos más experimentados en asuntos guerreros, abrían la boca de oreja a oreja, porque, según decían, así neutralizaban los efectos del estampido.
Guarnece la fortaleza un destacamento del batallón de artillería de costas.
Mientras la banda de música ejecutaba el himno y después una marcha militar, subíamos de nuevo al tren para venir al sitio donde está emplazada la batería número siete, con el objeto de colocar el escudo nacional que la debía coronar.
Rápida y bella ceremonia en que no hubo discursos, pero sí sinceros y ardientes vivas a la Patria. La tradicional copa de champagne bañó el símbolo de piedra y el voto de los corazones argentinos porque eternamente se mantengan sin mancha subió puro a los cielos.
En marcha otra vez. Corta detención en los diques y después carrera de apresurados hasta Buenos Aires, adonde llegamos a las cuatro y media de la tarde del día tres, con tiempo lluvioso y un frío más ingrato que el del sur.
Figarillo.



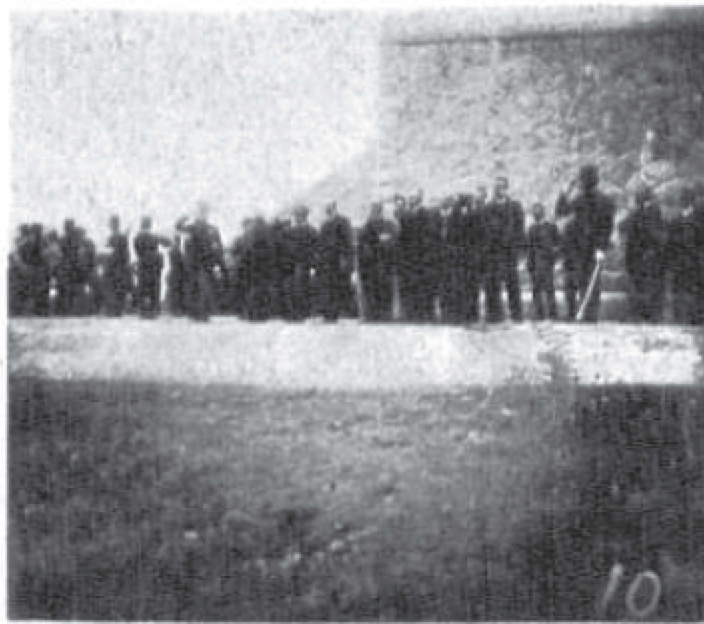
Puerto Belgrano. Visita a la Batería nro. 3.



Disparo de un cañón de la batería nro. 3.



Sres. Quesada, Farías y Monzón, enviados especiales de Tribuna, La Nación y Caras y Caretas.

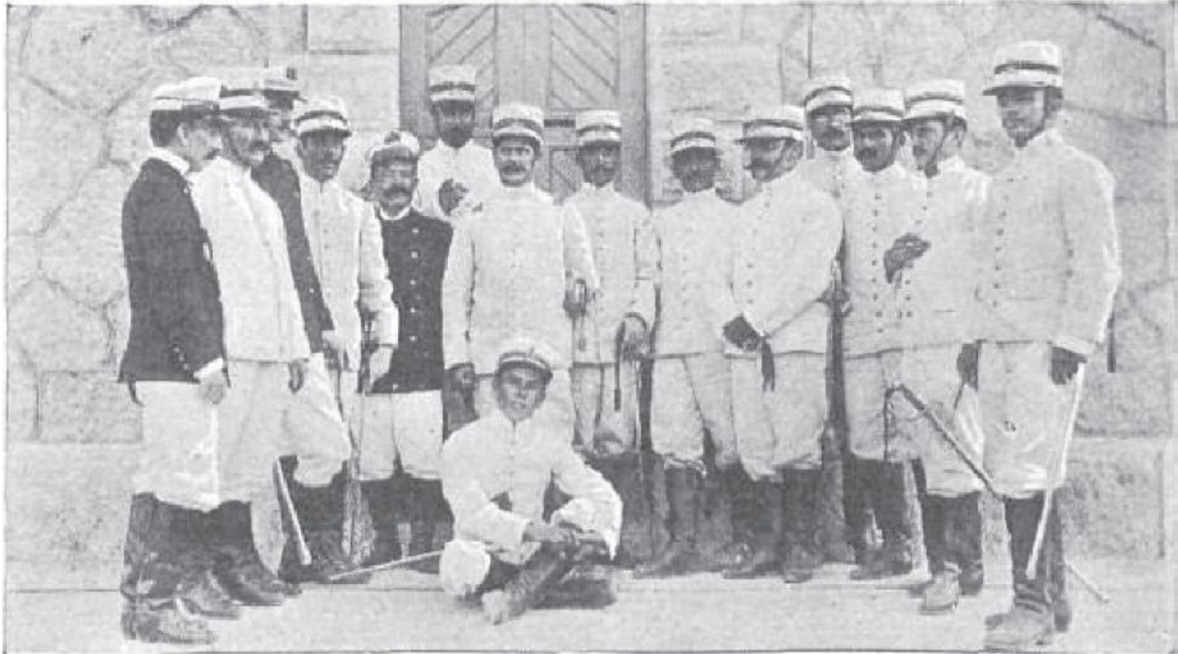


Oyendo el himno en la batería nro. 3

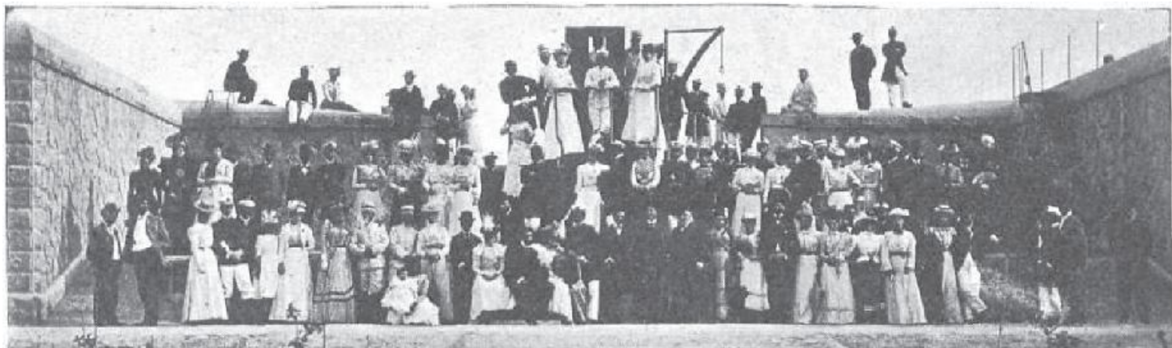

Acto de descubrir el escudo nacional en la batería nro. 7

FIESTAS EN PUERTO BELGRANO.
Caras y Caretas nro. 76. Fecha 17 de marzo de 1900.

Estando ya terminadas casi por completo las obras de Puerto Belgrano, a las que sólo falta añadir la conclusión de algunos pequeños trabajos de detalle, efectuóse alli últimamente la fiesta organizada por la oficialidad del Batallón Artillería de Costas, celebrando el segundo aniversario de la fundación de dicho cuerpo.
La referida fiesta, realizada en medio de gran animación, tuvo lugar en la batería número 3. La mayor cordialidad reinó entre jefes y oficiales, quedando en todos los concurrentes- entre los que figuraban las distinguidas familias, que presenta en grupo uno de nuestros grabados-un excelente recuerdo de aquel día.



Jefes y Oficiales del Batallón Artillería de Costas.



Concurrentes a la fiesta, junto al cañón nro. 4 de la batería nro. 3.

EL COMANDANTE BETBEDER. POR CAO



Caras y Caretas nro. 78. Fecha 31 de marzo de 1900.

LA TRÁGICA MUERTE DEL COMANDANTE MALLO.
Caras y Caretas nro. 85. Fecha 19 de Mayo de 1900.

En las construcciones militares de Puerto Belgrano, donde se halla de guarnición el batallón de artillería de costas, tuvo lugar el viernes pasado un hecho sangriento en que fue víctima el jefe del cuerpo, teniente coronel Carlos Mallo, y victimario uno de sus subordinados: el sargento distinguido Pablo L. Funes, exalumno del Colegio nacional de esta ciudad y joven que goza de buena reputación en las filas del ejército. A lo que parece, entre el soldado y el jefe reinaba una antipatía explicable, en lo que al primero se refiere, por la forma autoritaria y brutal con que era tratado por el segundo. No hace mucho, según la versión que ha circulado, Mallo arrancó a Funes las jinetas, por cuestiones del servicio. El 10 del actual el referido Mallo hizo llamar al entonces soldado Funes para interrogarle acerca de algunas apreciaciones que se decían hechas por este cuando su degradación, y encolerizado llegó a maltratarle de obra: Funes hizo entonces uso del machete, e hirió mortalmente a su jefe.
El sumario que ha levantado el capitán de fragata, señor Eduardo Lan, el cual partió para Puerto Belgrano cuando aquí se tuvo noticia del desgraciado suceso, ha de esclarecer lo que haya de cierto en la transcripta versión.
El ministro de marina dispuso que una comisión de jefes recibiera en la estación del ferrocarril del Sud el cadáver del comandante Mallo, trasladado a Buenos Aires desde el lugar de la tragedia.
El miércoles llegó a Buenos Aires el sargento Pablo L. Funes, custodiado por un piquete compuesto de un sargento, un cabo y cuatro soldados al mando del teniente Spurr.
El preso venía engrillado, y al descender del coche del ferrocarril en la estación Constitución, la gente que allí se había reunido a la espera del matador del comandante Mallo, hizo algunas manifestaciones de simpatía.
Funes es joven, cuenta 23 años, y su fisonomía tiene un singular parecido con la del jefe a quien dio muerte.
Antiguo alumno del Colegio Nacional, nombrará al antiguo rector de éste, doctor Adolfo J. Orma, como encargado de defender su causa.
Una vez llegado a nuestra capital, el sargento Funes fue entregado al jefe de la prisión militar, instalada en el pontón “La Paz”, que se halla en la cabecera del dique número 3.
La triste actualidad de este lamentable incidente nos mueve a publicar los adjuntos grabados que completan la crónica ilustrada de tan dramático suceso.
En estas páginas insertamos el último retrato del comandante Mallo. Dicha fotografía fue sacada en ocasión de la visita hecha a las baterías del Puerto Belgrano, durante el pasado mes de Abril, por los coroneles Arent y Day, mayor Dieserens, doctor Arata é ingeniero Luiggi, al efecto de las pruebas de los cañones de la batería 3ra.
Después de las pruebas se celebró un almuerzo ofrecido por el comandante Mallo a los visitantes, los cuales figuran el el grabado correspondiente, en el orden de izquierda a derecha. Figuran también entre los asistentes a la comida- como se verá por el diseño que acompaña a la reproducción fotográfica- el doctor Laspiur, quien asistió al comandante Mallo en sus últimos momentos, y el capitán Badaró, quien, reemplazando al malogrado comandante Mallo, queda accidentalmente como jefe de la zona militar del Puerto Belgrano.
A poder del ministro de Marina ha llegado una petición suscrita por doscientos vecinos de Belgrano a favor del sargento Funes, cuya culpa se pretende atenuar, presentándole como víctima de humillaciones recibidas de su jefe, el desgraciado comandante Mallo.

Parece que el comodoro Rivadavia no ha dado curso a la petición, entendiendo que el sargento Funes solo depende de la justicia militar y que sólo a esta corresponde establecer la responsabilidad que tiene en el hecho.

A la cabeza de la información sumaria correspondiente, irá la prevención levantada en el cuartel donde se desarrolló el drama inmediatamente después de su desenlace.

El sustanciamiento de estas diligencias preparatorias demandará probablemente una semana más, asegurándose que las declaraciones recogidas hasta hoy nada adelantan acerca de las causas del hecho, las que continuarán envueltas en el más impenetrable misterio.

A su regreso a ésta, el capitán Lan interrogará al sargento Funes, cuya exposición constituirá, como debe comprenderse, una de las piezas más importantes del proceso.

Hasta después de la elevación de la causa a plenario, no podrá el sargento Funes nombrar defensor.

Dícese que la forma con que se ha procedido a levantar el sumario, hace recusable al juez instructor.



Comandante don Carlos A. Mallo.
Víctima del atentado.



Sargento Pablo L. Funes
Matador del comandante Mallo.



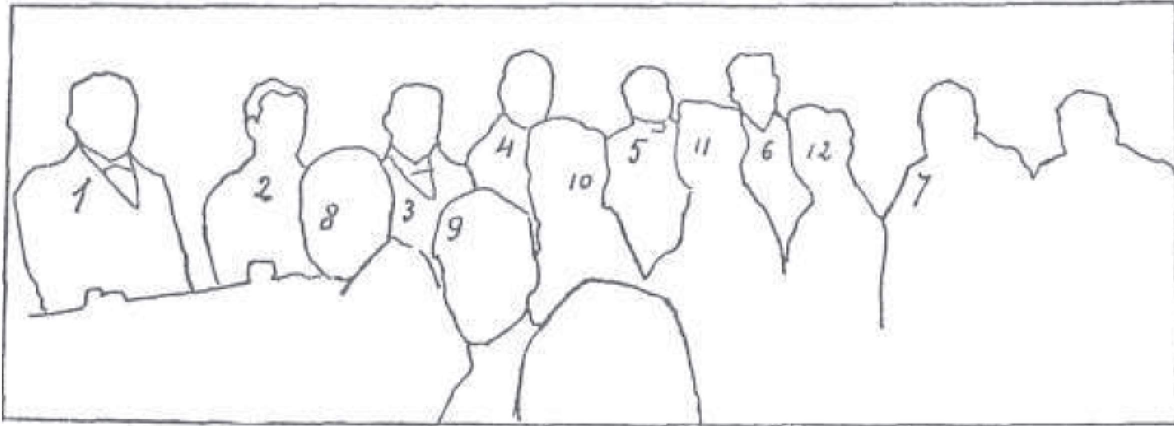
El comandante Mallo en la batería 7ma. Donde se produjo el atentado. El nro.1 indica el sitio en que fue agredido por el sargento Funes y el nro. 2 el lugar en que cayó moribundo.



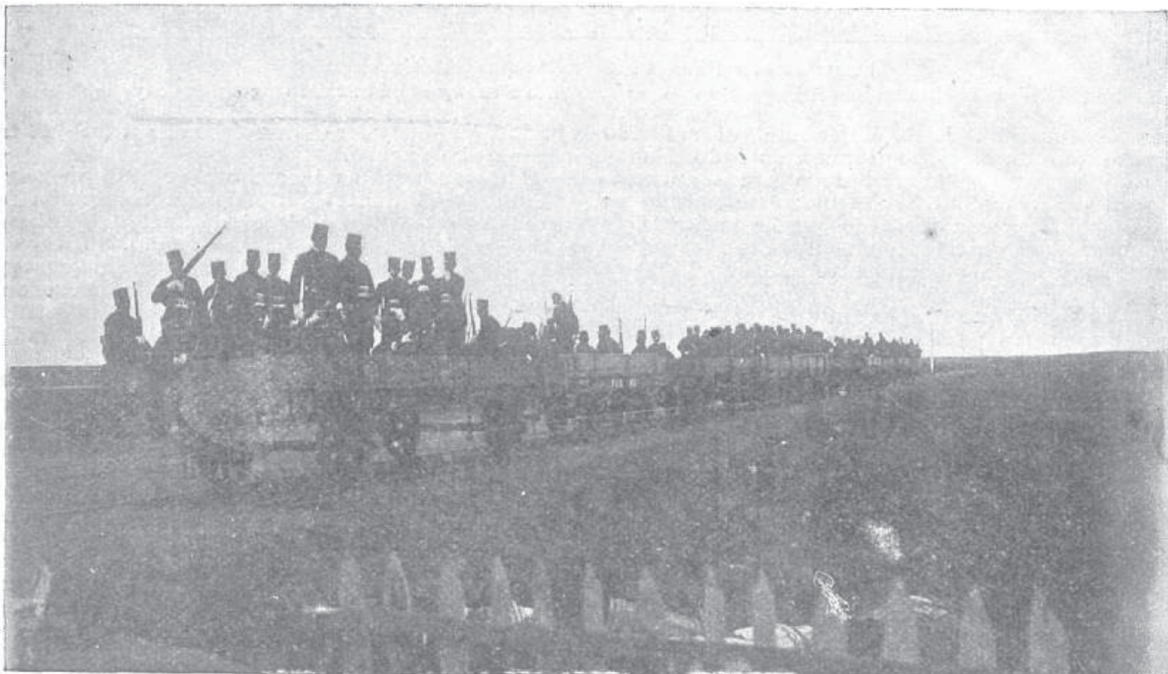
Capitán de Fragata sr. Eduardo Lan.
Juez instructor del proceso.



Fotografía del banquete con que el comandante Mallo obsequió el pasado mes a los coroneles Arent y Day, al ingeniero Luiggi y a las demás personas que asistieron a las pruebas de los cañones de la batería 3ra.



Nombre de las personas que figuran en el banquete. 1-Coronel Arent. 2- Comandante Mallo. 3- Coronel Day. 4- Doctor Arata. 5- Mayor Dieserens. 6- Ingeniero Luiggi. 7- Mayor Lagos, segundo jefe del batallón de artillería de costas. 8- Doctor Laspiur. 9- Capitán Badaró. 10, 11 y 12 Alféreces N.



Soldados del batallón de artillería de costas que acompañaron al cadáver del comandante Mallo hasta Buenos Aires.

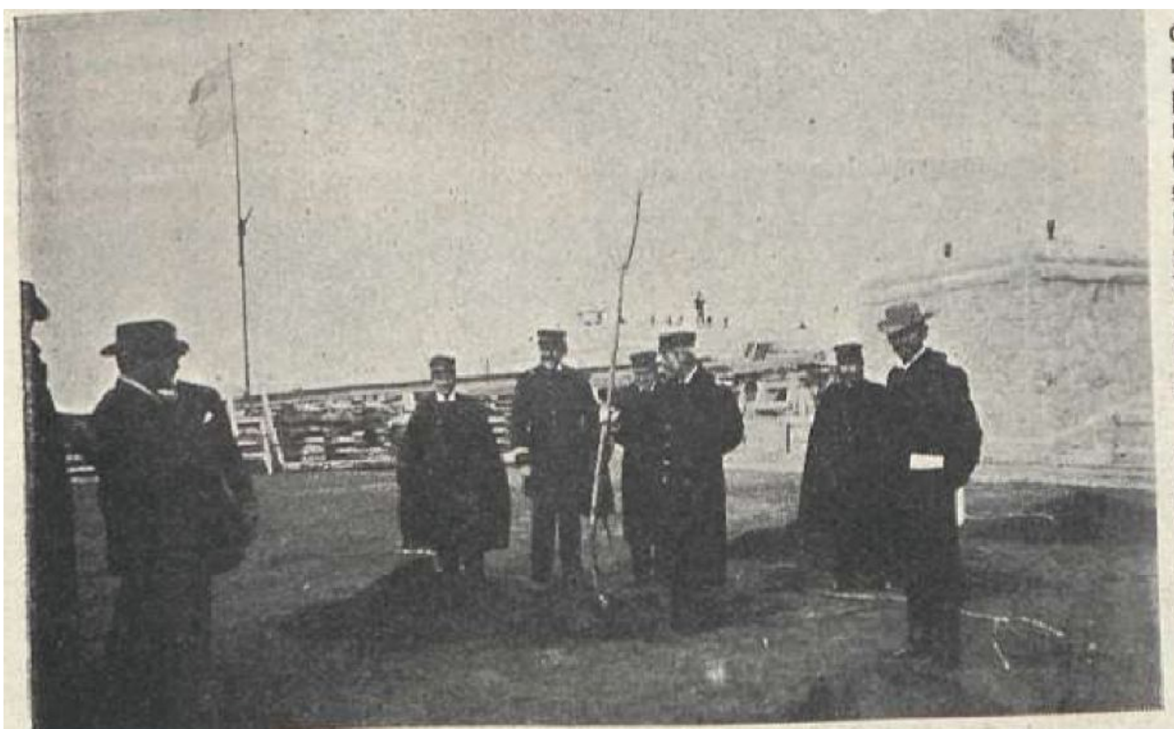
PUERTO MILITAR DE BAHÍA BLANCA.
LA VISITA DEL COMODORO GROOME, JEFE DE LA DIVISIÓN INGLESA EN SUDAMÉRICA.
Caras y Caretas nro. 93. Fecha 14 de Julio de 1900.

Las obras del Puerto Militar, de que en algunas ocasiones nos hemos ocupado en nuestras páginas, han logrado inspirar la curiosidad de diversos marinos extranjeros, accidentalmen-

te en aguas argentinas, que de aquellas tenían noticias, y los cuales, reconociendo la importancia de dichas obras, se hallaban con el natural interés de visitarlas. No en vano dicho Puerto Militar se conceptúa, por su construcción con arreglo a todos los adelantos en materia semejante y por lo vasto de los trabajos emprendidos, como el primero de Sud América.
Con el deseo, pues, de conocerlas y aprovechando el permiso amablemente concedido por el ministro de marina, comodoro Rivadavia, el almirante Groome, que manda la división inglesa, y los jefes y oficiales del crucero "Flora", señores Cooper, Smyth, Lawford y Westaway, visitaron las obras del referido Puerto Militar, en los últimos días de junio pasado.
Acompañaban a los citados el comandante Mathe, jefe accidental de la división Bahía Blanca, los comandantes Sutton, Donovan y varios oficiales de los cuatro acorazados argentinos surtos en Puerto Belgrano.
Esperándoles en tierra, se hallaban los ingenieros Luiggi, Dates y demás personal de las obras, quienes se apresuraron a guiar en su visita a los marinos ingleses, dándoles galantemente sobre el terreno todas las explicaciones necesarias, para que aquellos pudiesen comprender el criterio general que había inspirado las construcciones y diversas instalaciones terminadas, y la importancia que por su situación tiene el puerto, objeto de la visita.
Ésta, que fue muy completa, porque el almirante Groome quería darse cuenta exacta de todo lo que ha podido realizarse con perseverante inteligencia en aquellos lugares, comprendio el dique de carena en construcción, la dársena a marea que servirá de amarradero para los grandes buques, el edificio destinado a depósito de aguas corrientes, la galería de toma, una enfermería del hospital de marina y los talleres mecánicos que funcionan ya en la actualidad, en los que pudieron los visitantes asistir a la fundición de una hélice y a la soldadura de una pieza grande de las dragas, mediante el mallo a vapor.
Por la tarde, el almirante Groome y los demás visitantes pasaron a las baterías, lugar donde fueron recibidos con los honores militares correspondientes por el mayor Lagos, jefe accidental del batallón de artillería de costas, capitanes Alba, Riso, Badaró y demás oficiales.
El distinguido marino inglés, a cuyas órdenes está la escuadra inglesa de Sud América, manifestó su satisfacción de las obras que iba examinando, y el señor Cooper, comandante del "Flora" declaró que veía todo con sorpresa, pues estuvo en Puerto Belgrano y nada hacía presumir que en tan relativamente corto espacio de tiempo pudieran llevarse a cabo los trabajos realizados.
En honor a los representantes de la armada británica, y concluída la visita, se celebró una pequeña fiesta de carácter íntimo- la fiesta de los árboles- en la que el ingeniero Luiggi invitó a los señores Groome, Cooper, Smith, Lawford y Westaway, a que cada uno de ellos, según la costumbre inglesa, plantara un árbol como recuerdo de la visita.
El conocido agrónomo, señor Vicente Peluffo, había ido expresamente de Buenos Aires y dirigió en persona las plantaciones, que se hicieron en el grupo de baterías de Punta Ancla. El comodoro Groome plantó el primer árbol en la batería VII, y los demás jefes y oficiales siguieron su ejemplo.
El subintendente de la armada, señor Brian, ofreció una copa de champagne a los circunstantes, y el almirante Groome brindó por el porvenir de las obras y por la marina argentina.
Este brindis fue retribuido por otros de los jefes y oficiales argentinos allí presentes, quienes, a su vez, hicieron votos por la prosperidad de la armada británica y por que, como hoy, continúen firmes los lazos que unen a nuestro país con Inglaterra.
Es probable que una importante revista de Londres se ocupe expresamente de nuestro puerto militar.



El comodoro Groome plantando el primer árbol en la batería VII.



El comandante del Flora, buque insignia de la división inglesa, plantando el segundo árbol en la batería VII.



El comandante Mathe, jefe accidental de la división Bahía Blanca, plantando el tercer árbol.

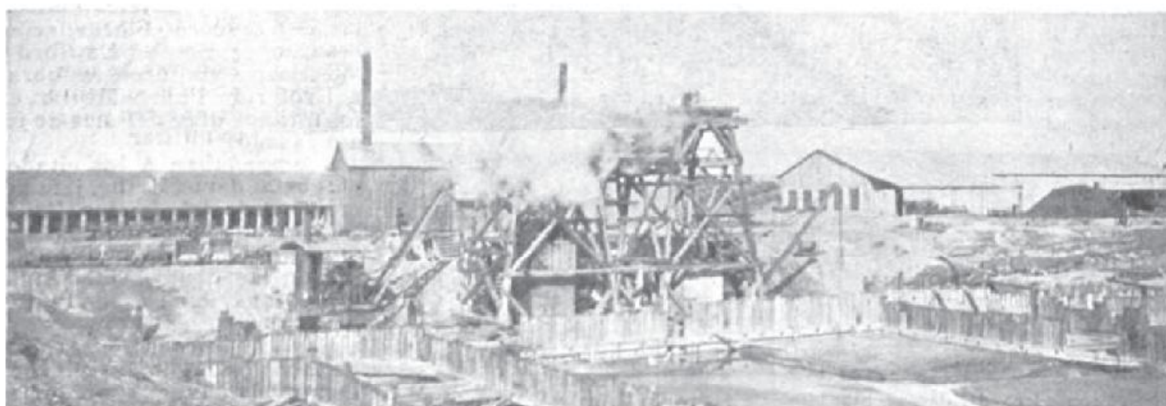


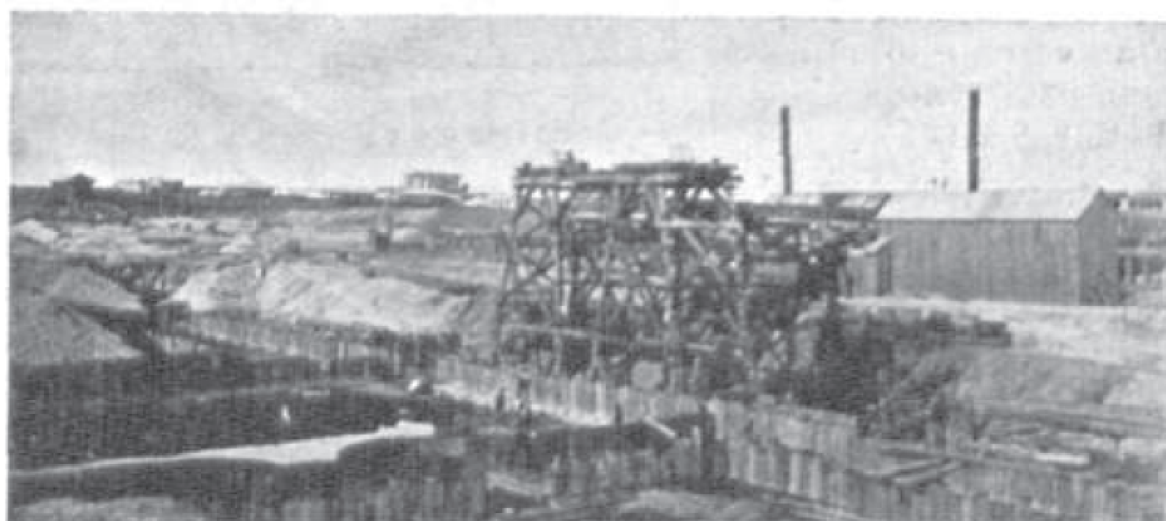
Grupo de marinos ingleses y argentinos en la batería VII.

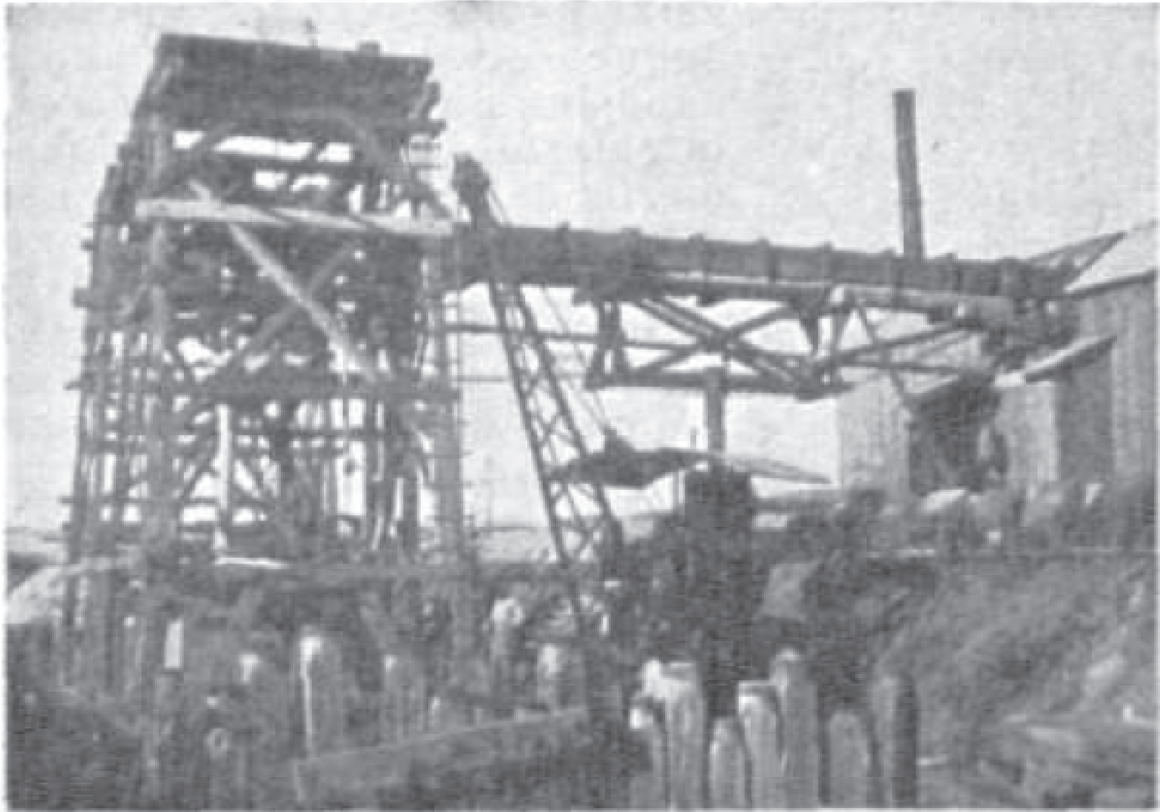


El antepuerto militar visto desde tierra.

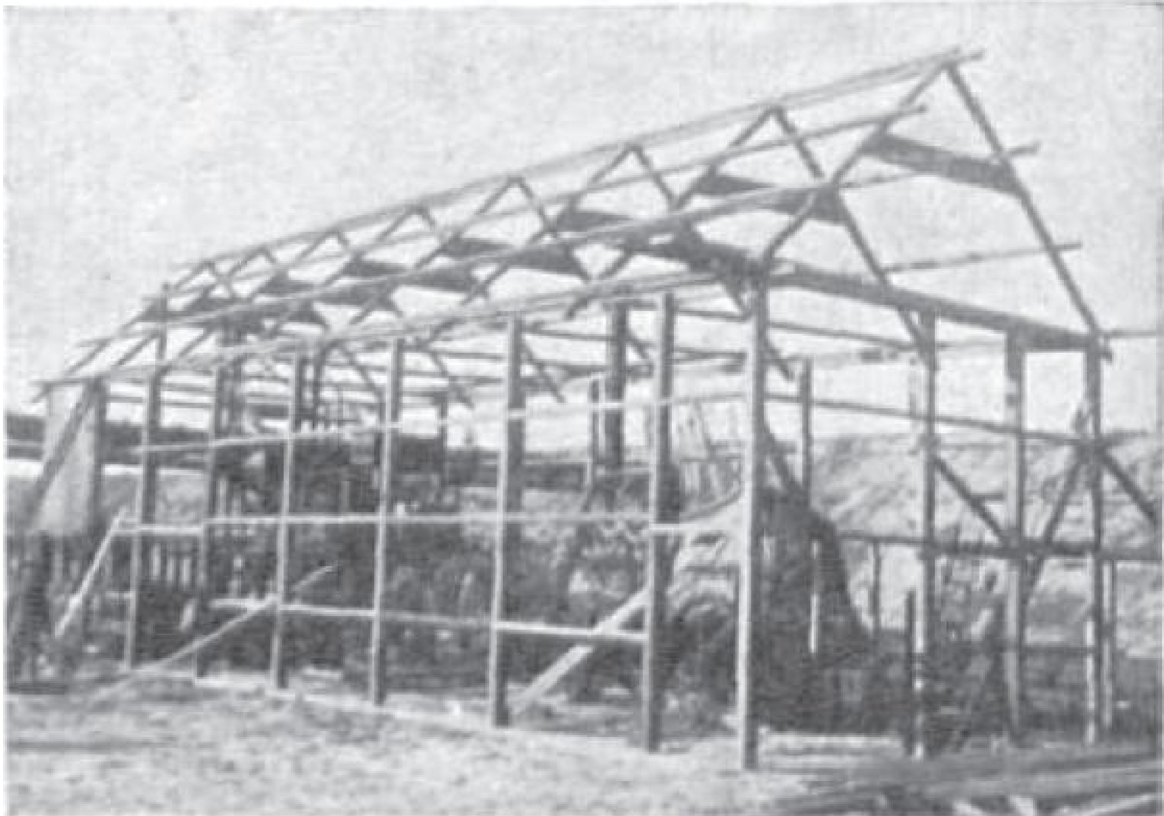

El antepuerto visto desde el mar.


Galpones del cemento, máquinas del hormigón y pozos de las bombas de achique de las excavaciones del dique de carena.

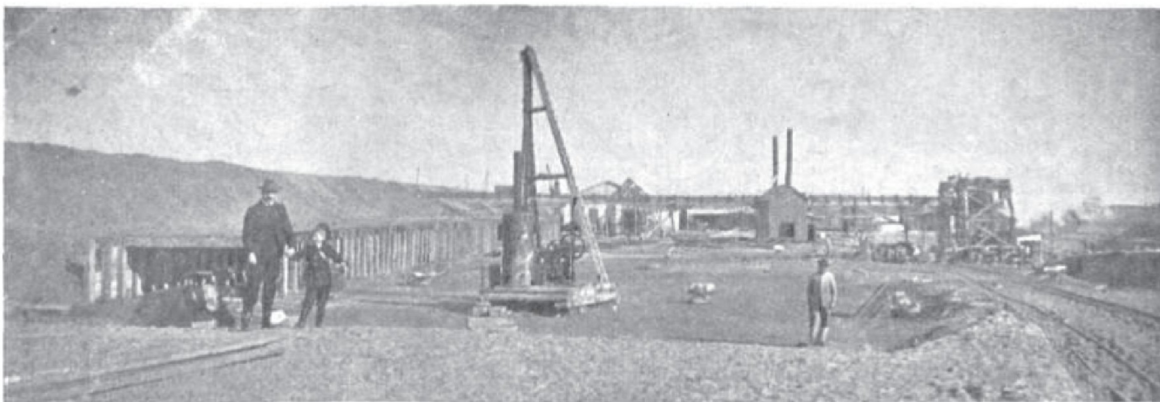

Pozos de las bombas de achique.



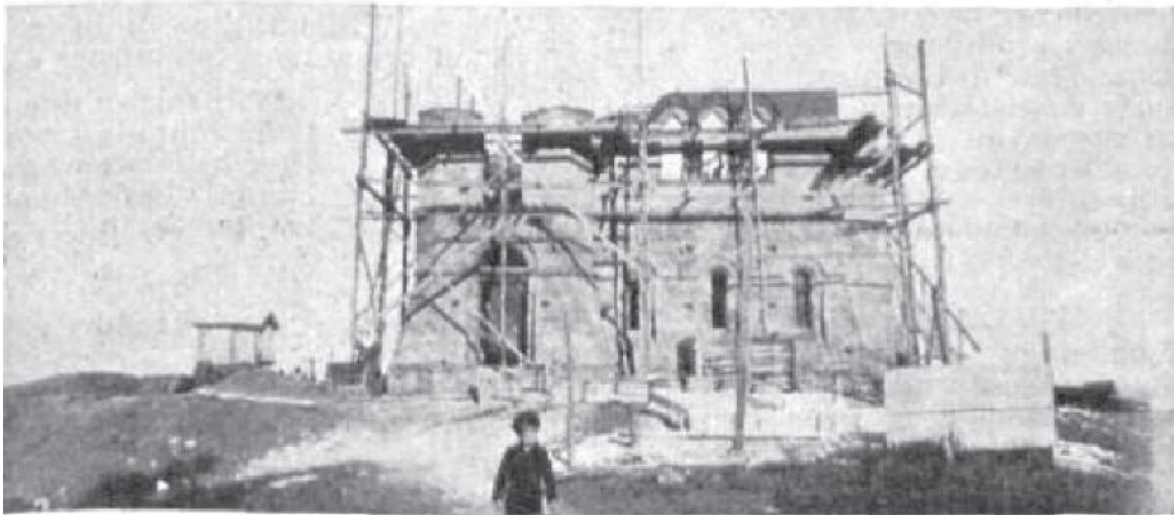
Andamio y tablestacadas de las bombas del dique.



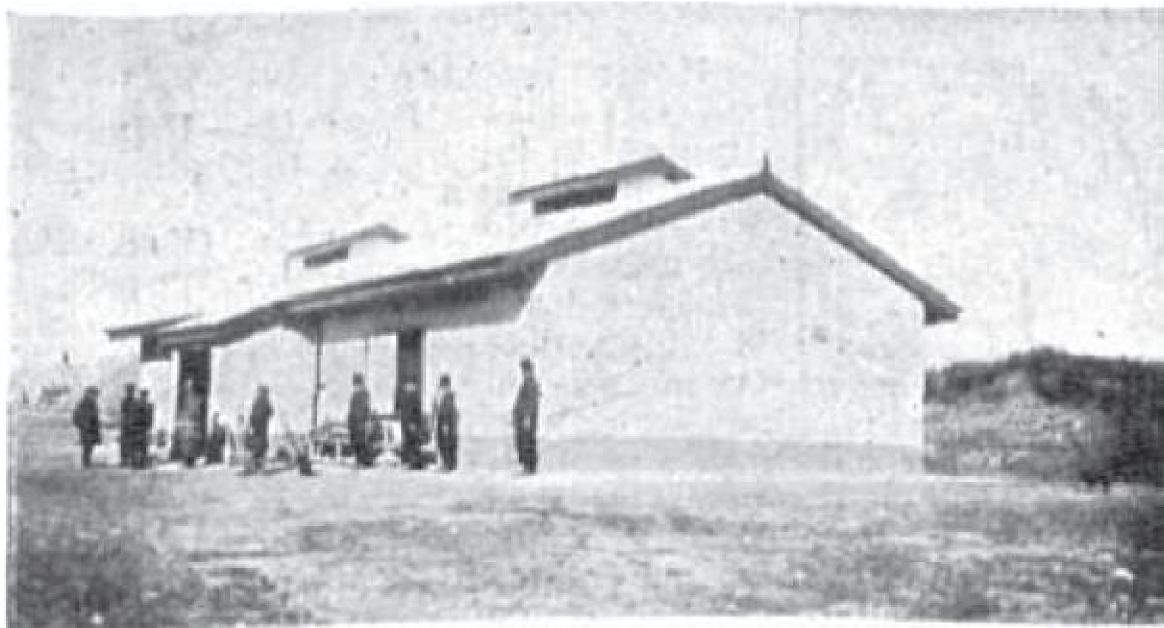
Máquina para hacer el hormigón.



Vista general de las instalaciones para el hormigón.



El edificio para tanque de aguas corrientes.



Antiguos galpones transformados en cuarteles para la tropa de artillería de costas.


Una de las enfermerías del hospital militar naval.

EL VIAJE DEL PRESIDENTE AL PUERTO MILITAR.
ESTADO ACTUAL DE LAS OBRAS.
Caras y Caretas nro. 114. Fecha 8 de diciembre de 1900.

Con la reciente visita del señor Presidente de la República a las obras del Puerto Militar en Puerto Belgrano, cerca de Bahía Blanca, hemos podido darnos cuenta del estado de los trabajos en curso de ejecución y del adelanto en que se encuentran las varias obras.
No hablaremos de las baterías, que están completamente listas y en poder del cuerpo de artillería de costas, ni del ferrocarril estratégico, cuyo servicio se hace también por militares.
Son obras de carácter reservado y especial, sobre las cuales no es el caso de dar mayores datos. Sólo publicaremos una vista de las baterías y nos limitaremos a las obras marítimas destinadas a abrigar y conservar convenientemente los cuatro soberbios acorazados fondeados en Puerto Belgrano-de los cuales insertamos una vista- y demás buques de nuestra armada.
El antepuerto está cerrado por robustos rompeolas y las dragas están dragando el fondo hasta 28 pies en bajamar, así que aún los mayores buques podrán siempre entrar y salir, cualquiera que sea el estado de la marea.
Varios embarcaderos y muelles permijten desde ahora a los buques menores y a las lanchas a vapor de los acorazados comunicar libremente desde el fondeadero hasta tierra.
Varias boyas y valizas (sic) marcan la línea del canal, así que buques de 15 pies de calado pueden entrar y salir del antepuerto.
Las dragas que hacen la excavación submarina son dos y pueden dragar unos 1000.000 metros cúbicos de tierra por mes.
El material proveniente del dragado es en la mayor parte empleado para formar los terraplenes alrededor del gran dique de carena.
Este material es traído desde las chatas y empujado a tierra mediante un refouteur que puede descargar los materiales hasta 800 metros de distancia.

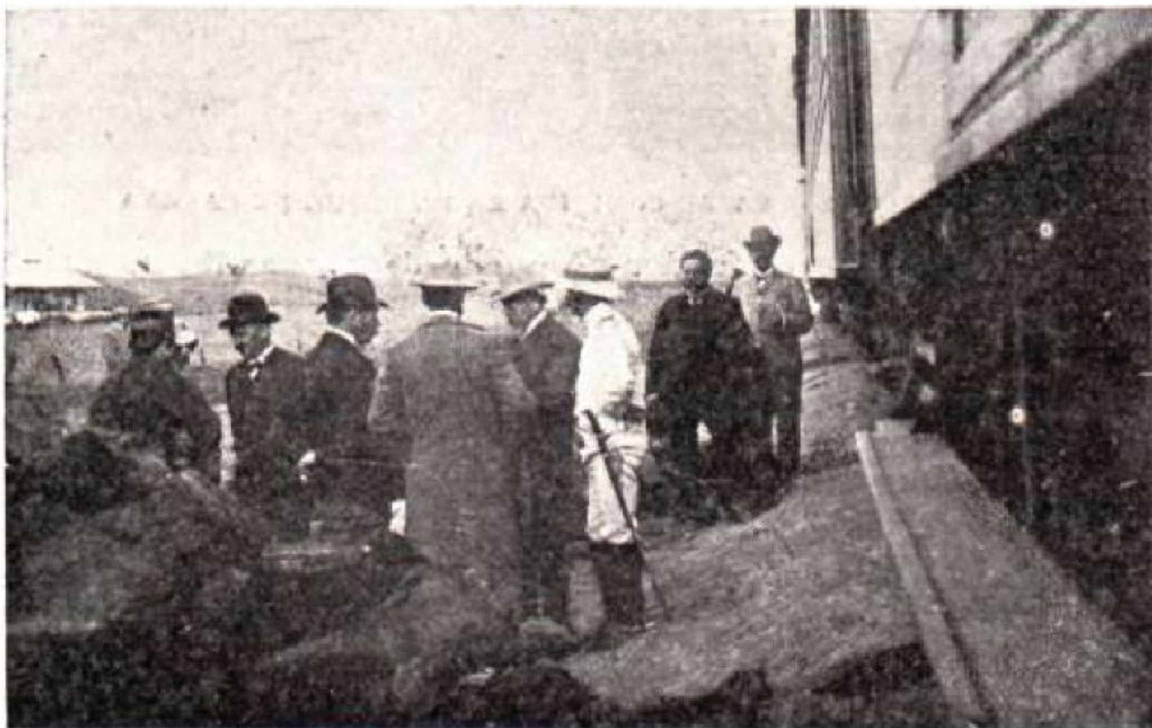
El dique de carena es la obra de mayor importancia actualmente en construcción y que absorbe toda la atención de los ingenieros.
El dique tendrá 220 metros de largo máximo, y 215 metros de largo útil, lo que significa que el más grande buque del mundo, el “Oceanic”, puede entrar libremente en el dique. El ancho de la boca del dique de carena es de 27 metros y la altura del agua sobre el umbral en medianas altas mareas es de 10 metros, así que los más grandes acorazados, aún en avería, penetrarán en el dique de Puerto Belgrano. Este dique será el más grande de América, por varios años, esto es, hasta que los yankees concluyan sus nuevos cuatro diques de carena de Boston, New York, Portsmouth y San Francisco, a los cuales el ingeniero Endicott ha dado un metro más de largo que al nuestro proyectado por el ingeniero Luiggi, para que puedan decir que son ellos los que tienen los más grandes diques de carena del nuevo mundo.
Los trabajos del dique han precisado varias obras preparatorias para poner en seco la zona a excavar hasta 16 metros debajo de las altas mareas y para hacer en pocos meses la enorme masa de 80.000 metros cúbicos de hormigón que se precisan para la platea, muros y muelles alrededor del dique.
Esta fabricación debe hacerse con el mayor esmero y cuidado para que la obra quede un monolito impermeable. El pedregullo viene cuidadosamente limpiado y lavado con fuerte chorro de agua, y después de medirlo y agregarle la arena y el cemento, bien puesto en una máquina hormigonera, en la cual se mezcla en seco, se le agrega el agua y al fin de un minuto de trabajo queda el hormigón listo para ser empleado.
La máquina puede hacer hasta 400 metros cúbicos diarios trabajando día y noche, como se está efectuando actualmente.
La primera zorra de hormigón fue volcada en el dique por la señora de Luiggi y por el ingeniero Luis A. Huergo, el decano de los ingenieros argentinos y una de nuestras ilustraciones técnicas en obras marítimas. En la misma ocasión se inauguró el alumbrado eléctrico para las obras.
Los constructores son los señores Dircks Dates y Van Hotten, bajo la dirección del señor ingeniero Luiggi.
El terreno, era poco firme para soportar las construcciones, y ha sido necesario cimentarlo con tablestacadas que en algunas partes quedan a 16 metros debajo del agua. Todo el conjunto de las obras de tablestacada, excavaciones y colocación del hormigón, progresa rápidamente, trabajándose sin descanso. Las obras del Puerto Militar, tanto en su defensa como en lo que se refiere a las comodidades y servicio de la escuadra que debe tener en él su apostadero central, representan la empresa más grande llevada a término en este siglo por la República, y pronto se complementarán con el puerto comercial que se construirá en Bahía Blanca y hará de esta ciudad una de las más importantes de la nación. Los visitantes oficiales han quedado muy satisfechos de su inspección manifestándolo así el general Roca al director y se ha determinado hacer un esfuerzo para que los trabajos terminen con la mayor rapidez calculándose aún en un año su duración, sin contar las obras complementarias y de detalle.



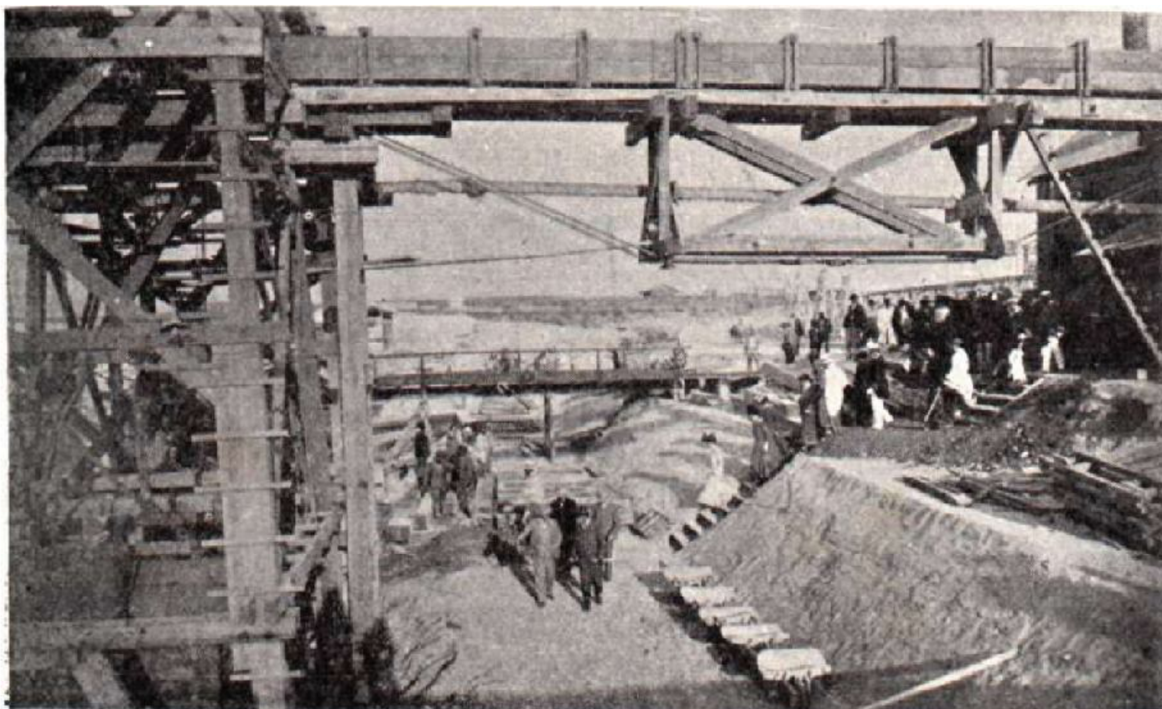
La comitiva presidencial en la estación “Puerto Militar”.



La familia del presidente en la estación “Puerto Militar”



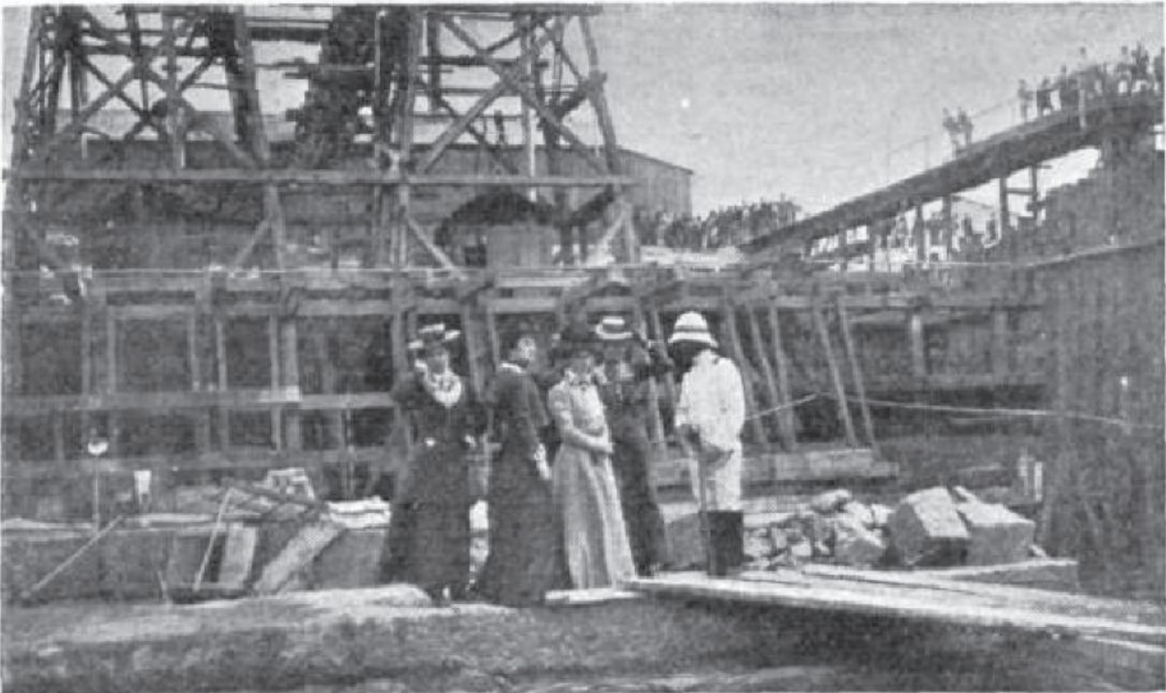
El presidente visitando la zona destinada a cuartel de Artillería de Costas.



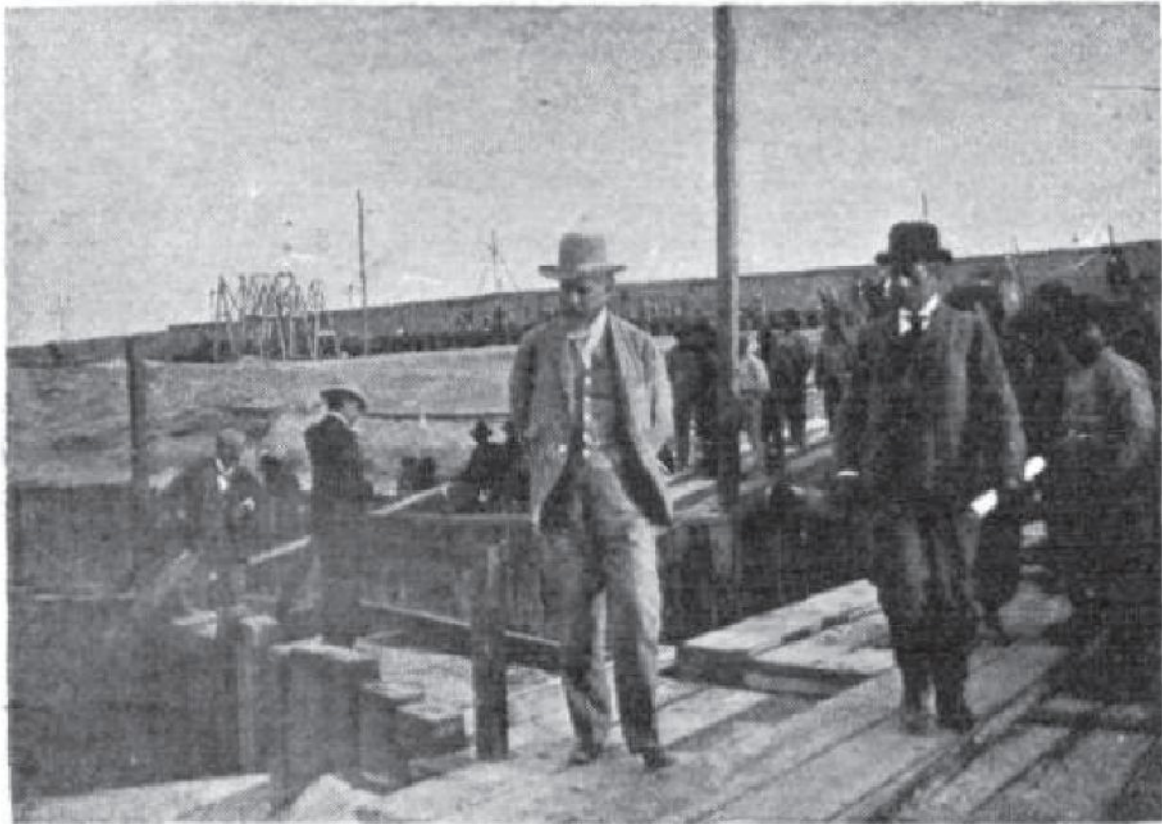
El presidente bajando a los cimientos del dique de carena.



El general Roca y su comitiva en el dique de carena.



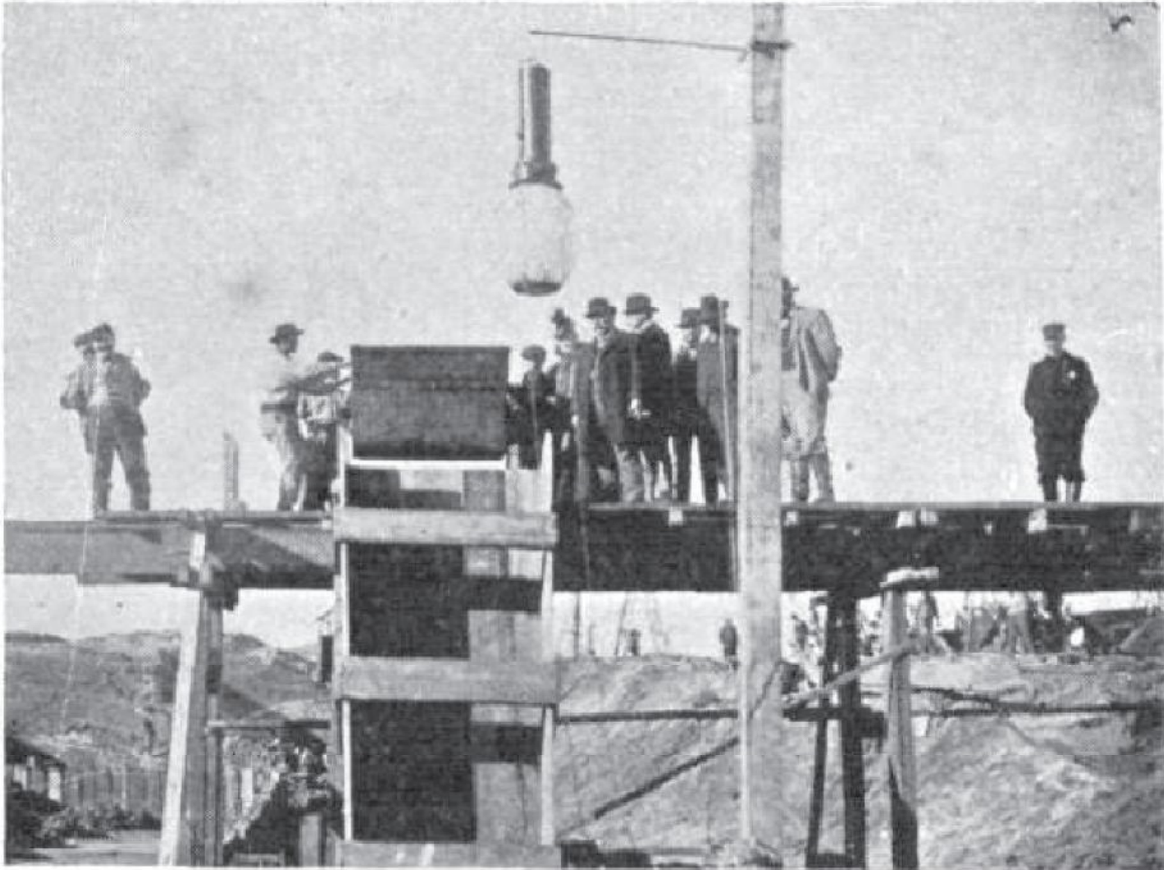
La familia del presidente en el dique de carena.



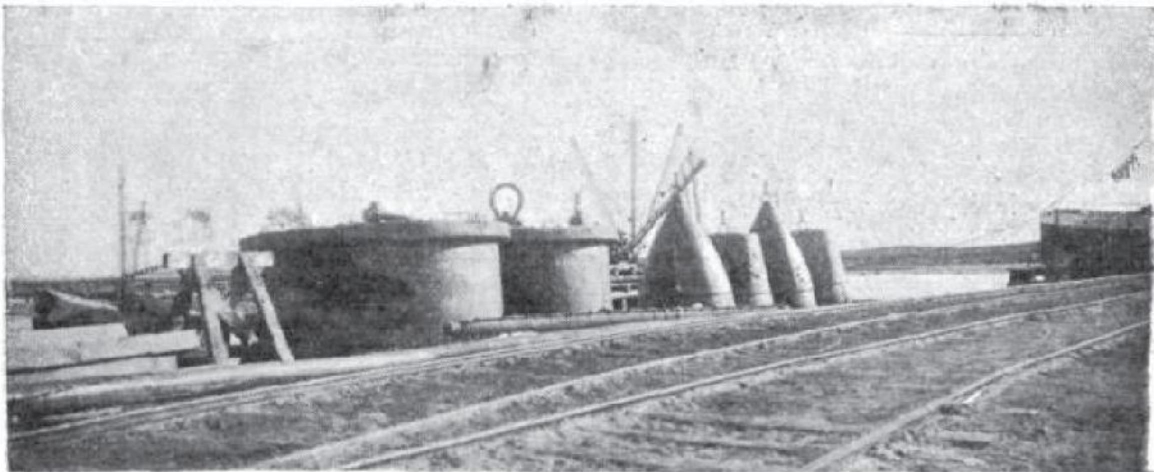
El presidente, después de visitar el dique, acompañado por el ingeniero Luiggi.



El ministro Riccheri y el mayor Lagos sobre el parapeto de una batería.



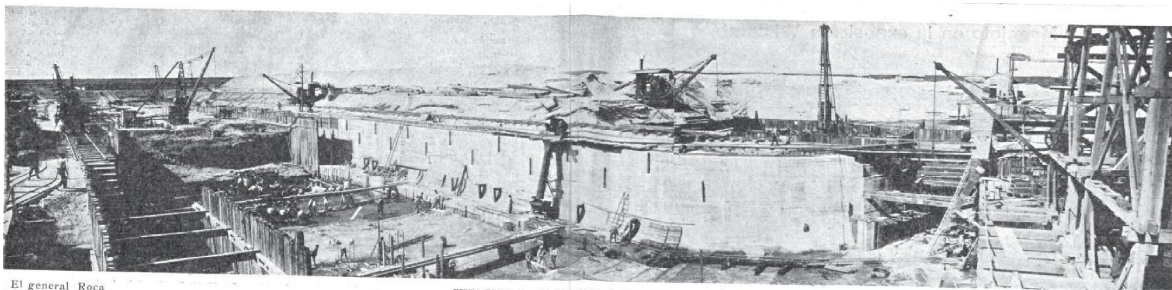
La señora del ingeniero señor Luiggi y el ingeniero señor Luis A. Huergo, volcando la primera zorra de hormigón en el dique de carena.



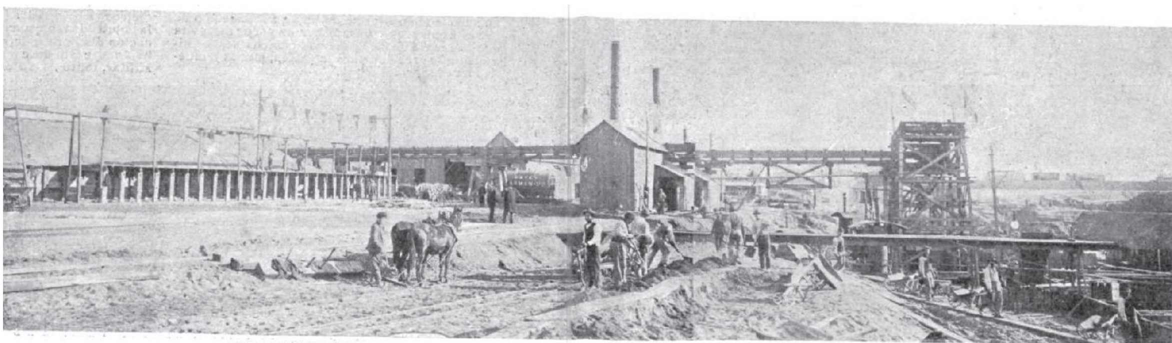
Tipo de las boyas para el valizamiento y amarrazón de buques.



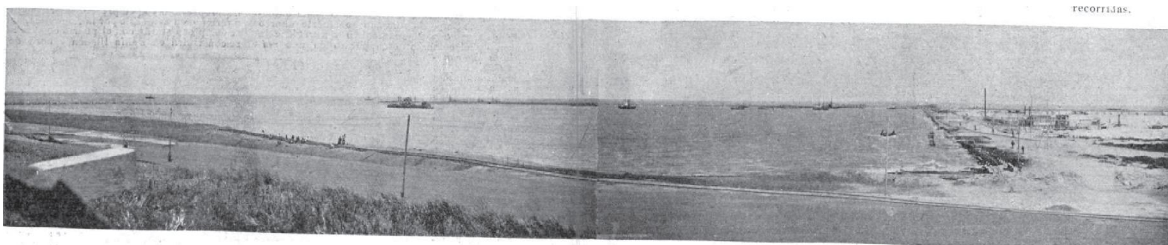
Consagración del cementerio.



Vista general del dique de carena en construcción.



Instalación mecánica para fabricar el hormigón y mantener en seco los cimientos del gran dique de carena.



El antepuerto en alta marea.

VIAJE DEL PRESIDENTE AL PUERTO MILITAR.
ESTADO ACTUAL DE LAS OBRAS.
Caras y Caretas nro. 115. Fecha 15 de diciembre de 1900.

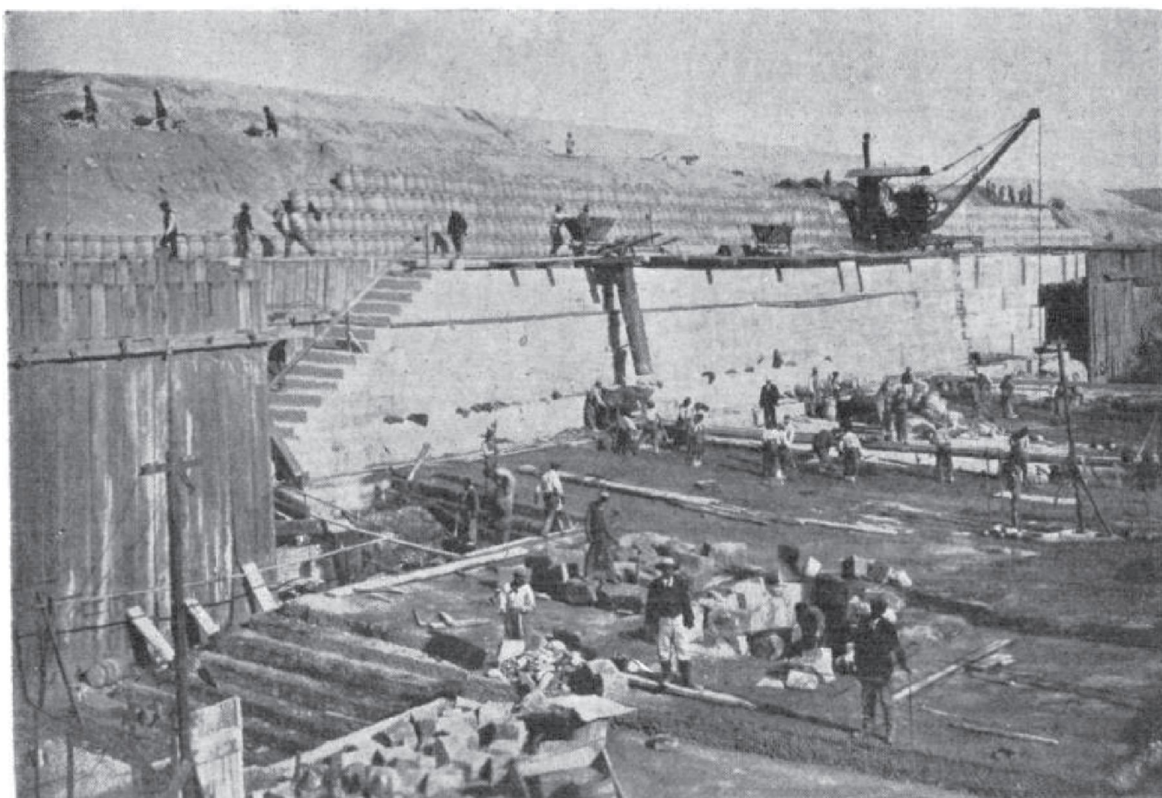
El deseo de dar todos los detalles gráficos y noticias exactas respecto al estado a que han llegado en este fin de siglo las obras del Puerto Militar de Bahía Blanca, que acaba de visitar el señor presidente de la República, nos ha obligado a ampliar nuestras informaciones publicadas en el número anterior.

La preparación del hormigón para los revestimientos interiores del dique de carena, constituye por si sola una de las labores más serias y dificultosas. Si el pedregullo que se mezcla al cemento, contuviera la menor partícula de arcilla o tierra vegetal, la mezcla no fraguaría, como se llama en el lenguaje del oficio al hecho de efectuarse la solidificación de la amalgama, y de ahí el trabajo para limpiar perfectamente aquel, quitándole todo cuerpo extraño. El lavadero constituye toda una importantísima instalación. Concluído el hormigón de una sección del dique, hay que mantenerlo húmedo y fresco para que se consolide lentamente y es necesario regarlo continuamente con fuertes chorros de agua, tanto de día como de noche y más especialmente en las horas de calor, que en Puerto Belgrano suele alcanzar a 35 grados. Cuando el hormigón ha endurecido bien, se empieza el revestimiento con grandes blocs de granito de Tandil y sillería especial ó sienita de Italia, la cual se usa para las ranuras del dique, por presentar mayores condiciones de resistencia que el granito. En las obras hay un gran depósito de este material, que ya se recibe labrado y listo para entrar en la construcción.

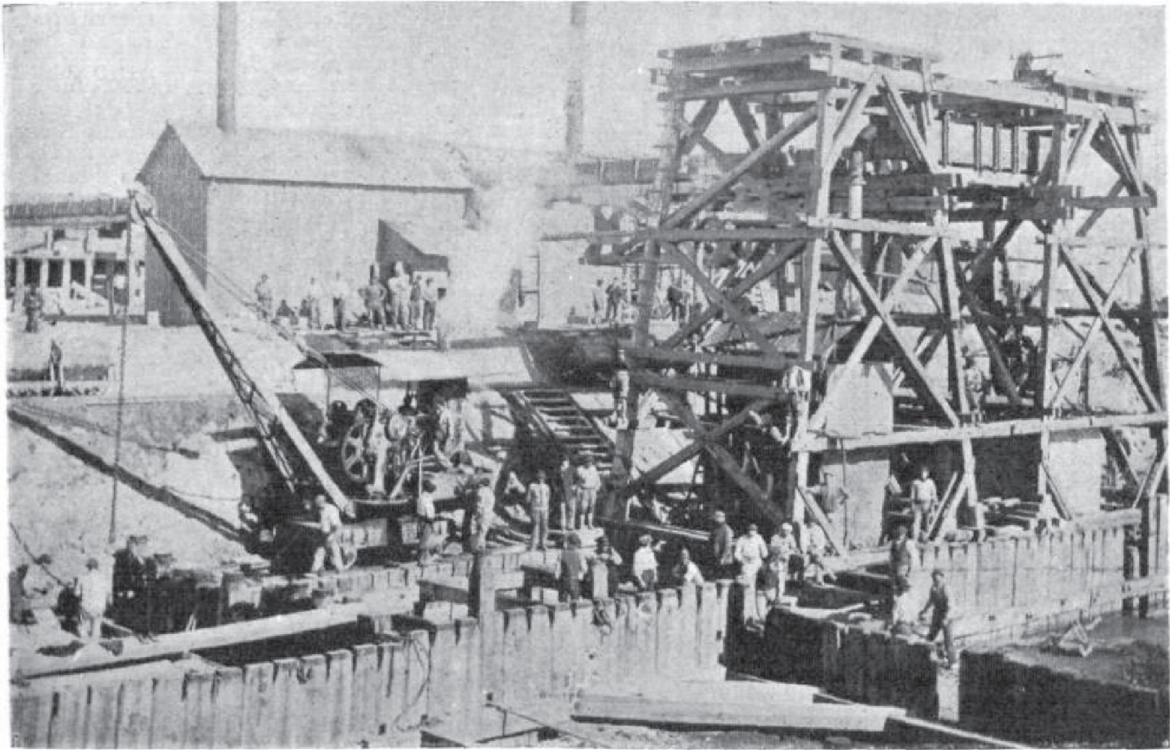
Del Tandil llegan diariamente trenes cargados de granito para el revestimiento y de adoquines especiales para el plan del dique, donde deben descansar los calzos de carena que soportarán los pesados cascos de los buques.

Las grandes bombas que sirven para achicar el agua en el dique, levantan tres toneladas de líquido por segundo y pronto comenzarán a armarse las demás máquinas hidráulicas para las maniobras de las compuertas y de los buques cuando entran ó salen del dique. El general Roca, después de inspeccionar los trabajos visitó a Trenque Lauquen y recordó la época en que el pueblo floreciente de hoy era un simple fortín avanzado sobre los indios, departiendo sobre este punto con los viejos pobladores que fueron a saludarle en corporación al patio de la casa municipal, donde se había improvisado un salón de recibo, en el cual se tomó la vista que reproduce nuestro grabado, en circunstancias que el señor presidente de la República conversaba con el intendente señor Cuello y el comisario de policía, señor Panadero. En el patio se había colocado uno de los cañones primeros que llevó al fortín Trenque Lauquen en 1872 el general Conrado Villegas, casi recostado al aroma- su coetáneo en la localidad- que sombreaba el patio de la casa del general, que es hoy la municipalidad. El general Roca dijo que él había conocido pequeño al tal aroma, calculando que debía tener

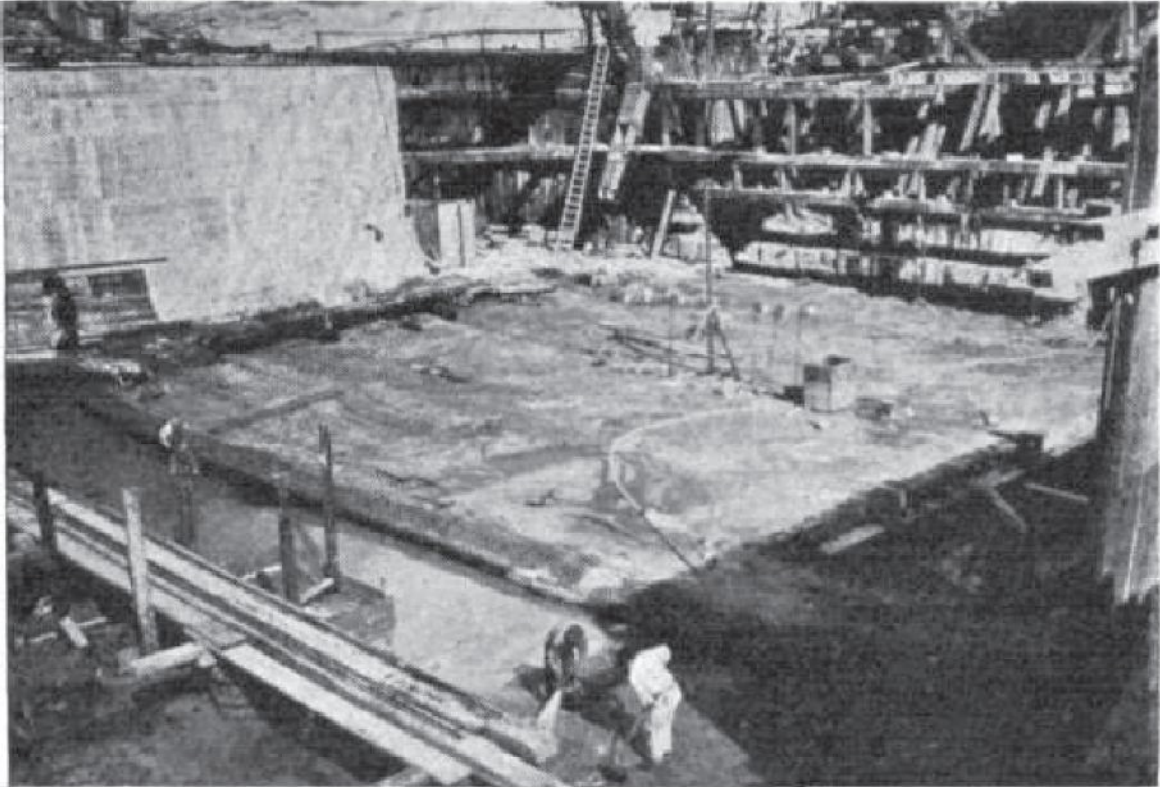
28 años de edad, e hizo medir el tronco. El jefe de correos de la localidad, señor Pino González, y el periodista señor Aizaguer, acompañaron al general Roca en su excursión por el lindo pueblito, lleno de recuerdos militares, como que fue centro de operaciones en la guerra de la frontera.
Con los antiguos vecinos recordó aquella figura gentil del general Villegas, a quien los indios llamaban el "Cristiano toro", y visitó aquellos parajes que con él habían frecuentado en su juventud y señaló el punto donde batieron la tribu que acampaba en aquellos parajes, destruyéndole la toldería.
Las obras del Puerto Militar han dejado satisfecho al general Roca y, según parece, se les dará gran impulso a fin de dejarlas terminadas para Agosto de 1901, término mínimo que pone el señor ingeniero Luiggi. En la actualidad las obras ocupan alrededor de tres mil hombres y esa población da a Bahía Blanca gran animación comercial.
Las obras del puerto para barcos mercantes que completarán las del puerto militar, comenzarán también muy pronto a diseñar su importancia.
El Puerto Militar, comenzado en 1895, fue construído en los terrenos propiedad del cacique Ancalao, quien los vendió a los señores Raggio Carneiro y Cía, de París, que vinieron a sacarse casi un premio mayor de la lotería con semejante adquisición, realizando un verdadero negocio fabuloso. Esos terrenos, bajos y anegadizos, han sido saneados y lucen hoy hermosas arboledas que han cambiado por completo el paisaje desolado de las dunas y de la costa marina. Las personas que visiten hoy la comarca y que la conocían de antes creerán hallarse en otra región, tan fundamentales son los cambios operados por la labor y tenacidad del ingeniero Luiggi.



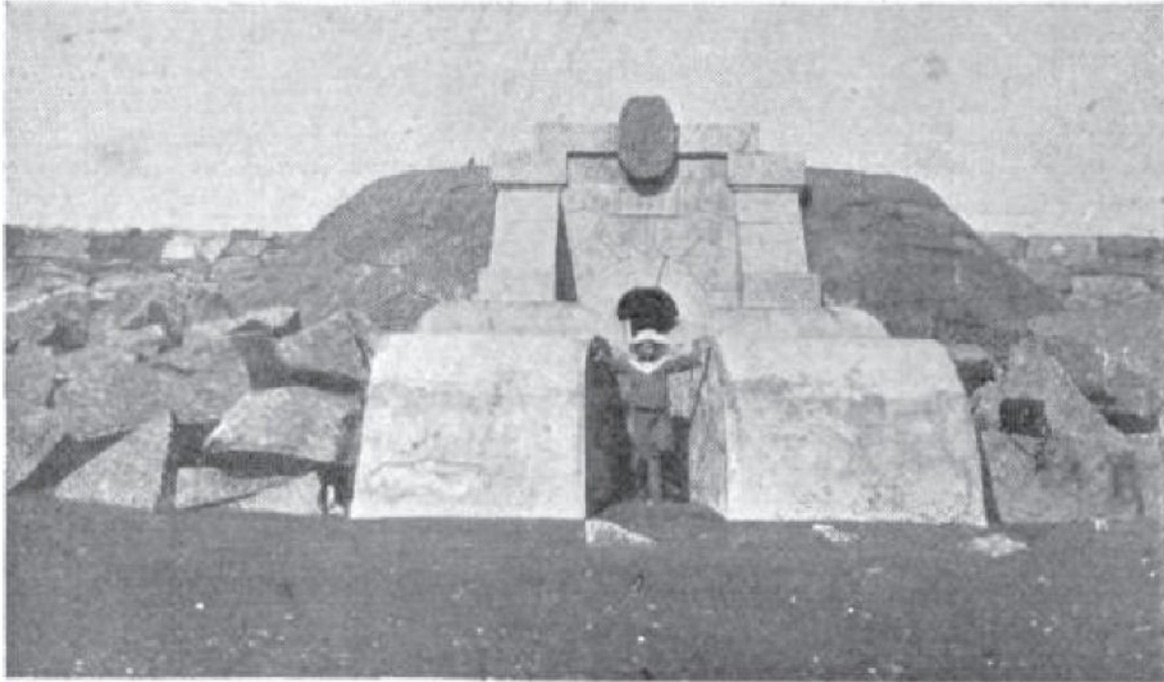
Construcción de la muralla de un costado del dique de carena.



Instalación de una bomba para el desague del dique.



Lavado del pedregullo para hacer el hormigón destinado al dique.



Boca de salida de la cloaca principal.



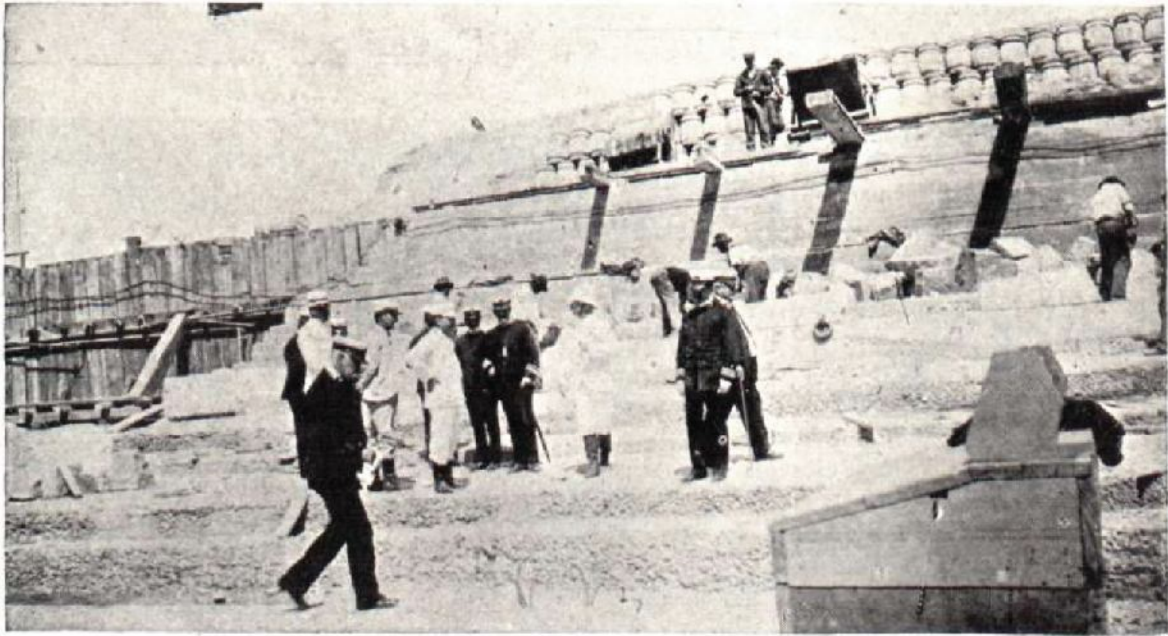
Riego de la platea del dique, para evitar que el hormigón se fragüe antes de tiempo.

EL ALMIRANTE SCHLEY EN EL PUERTO MILITAR.
Caras y Caretas nro. 126. Fecha 2 de Marzo de 1901.

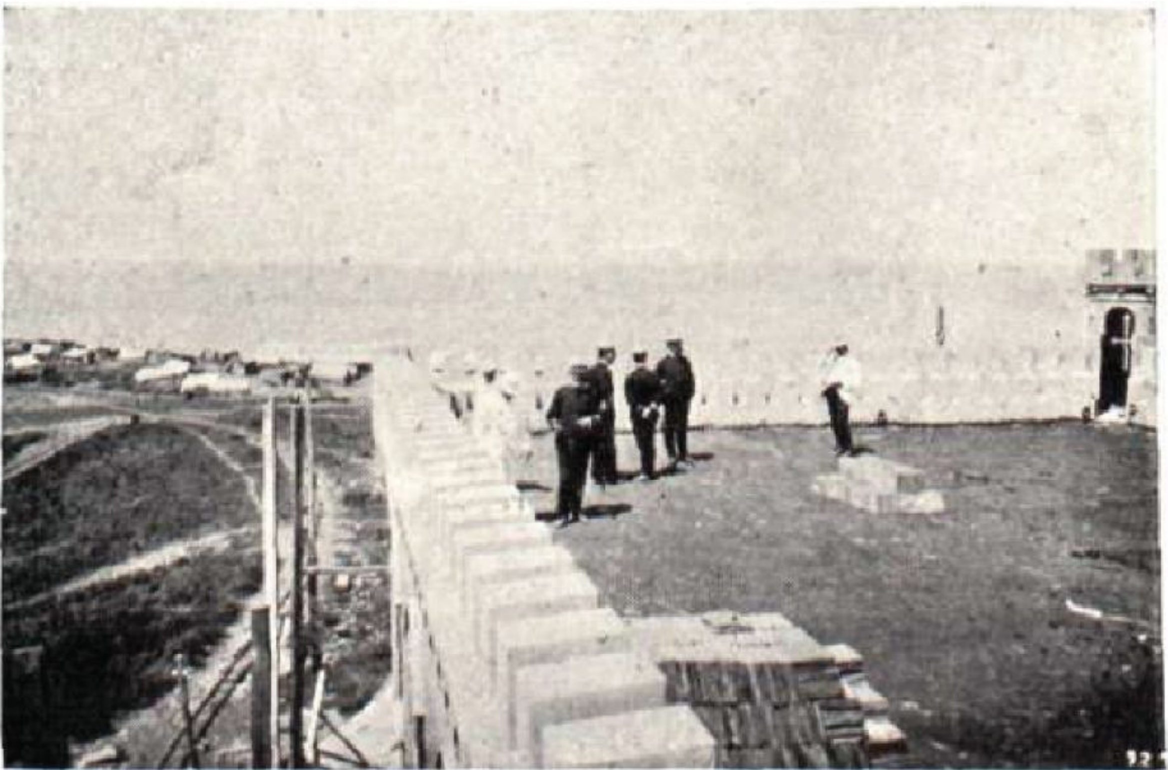
El 9 de febrero el almirante Schley con el comodoro Fockwell, comandante Penderton y demás oficiales de los buques norteamericanos “Chicago” y “Atalante”, visitaron las obras del Puerto Militar, gracias al permiso especial concedido por el extinto ministro Rivadavia.
Los acompañaron en la visita a las obras marítimas los ingenieros Luiggi, Beltrami, Huergo, Cilley Villa y Moneta. Los visitantes examinaron el dique de carena, hasta sus cimientos, y luego pasaron a los talleres, enfermería, galería de toma de agua y edificios de depósito de aguas corrientes. En la inspección a las obras de fortificación fueron atendidos por el comandante Allaria, mayor Lagos y demás oficiales del cuerpo de artillería de costas.
De su visita a las obras quedaron muy agradablemente sorprendidos no teniendo idea de que estaban en construcción obras tan grandiosas y completas que con la flota de acorazados demuestran el adelanto del país en los últimos veinte años que el almirante Schley visitó cuando era simple capitán de corbeta.
El ingeniero Luiggi, que ha sido nombrado miembro de la Real Academia de Ingeniería de Londres, en premio a los trabajos que ha realizado en Norte América, Italia y República Argentina, en los últimos veinte años, fue muy felicitado por los jefes y oficiales de la escuadra.
Reputan el Puerto Militar de Bahía Blanca como la obra de más importancia en su género realizada hasta hoy en la América del Sud.



El almirante Schley y los oficiales de la escuadra norteamericana desembarcando en el puerto.



El almirante Schley, comodoro Fockwell, comandante Pendelton y oficiales norteamericanos visitando el dique de carena.



El almirante en la torre de vigilancia y señales del puerto.

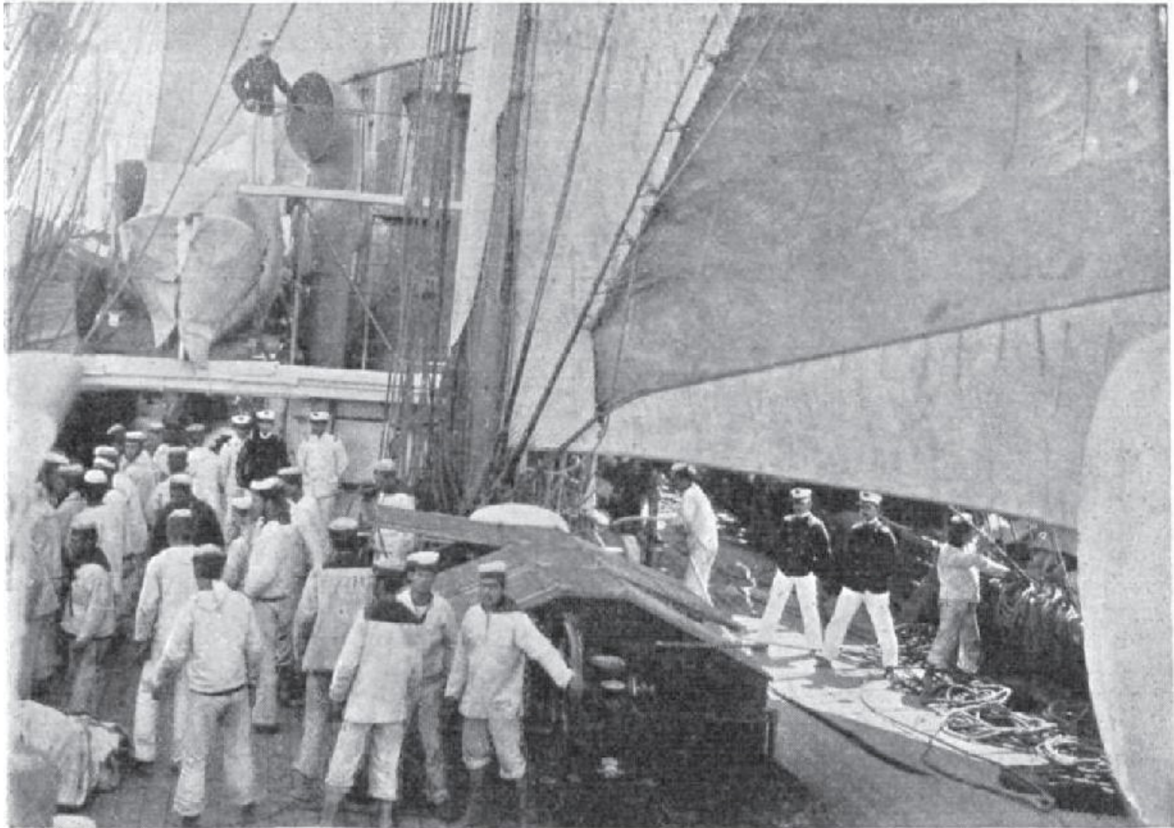
EL VIAJE DE LA "SARMIENTO".
DE BUENOS AIRES A BAHÍA BLANCA.
Caras y Caretas nro. 127. Fecha 9 de marzo de 1901.

La fragata "Sarmiento", que va ya camino del estrecho de Magallanes y que a la fecha se encontrará frente a Madryn, en la desembocadura del Chubut, navegó hasta el día 21 sin desplegar sus velas pero enfrentando a Punta Piedras hizo rumbo a Montevideo y tomó viento entrando al agua salada.

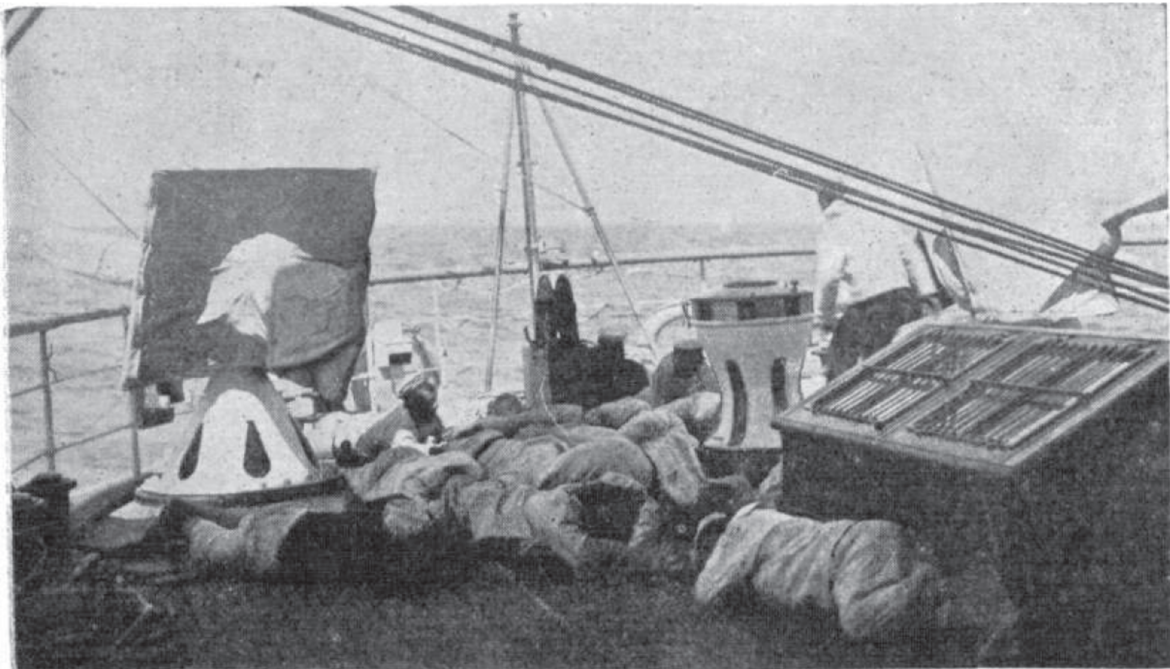
La fragata al entrar al Río de la Plata fue navegando a vela a razón de diez millas por hora y lo hizo en soberbias condiciones, pues el mar se presentó sereno y apenas en la noche picó un poco el viento. Frente a Punta Médanos, el día 22 se sintió frío y rachas huracanadas barrieron la cubierta, avistándose el faro a mediodía, hora en que la tripulación vistió por primera vez su traje de agua, pues comenzó a llover. El día 27 se avistó el faro flotante de Bahía Blanca, lo que causó gran alegría a bordo, pues no se veía tierra desde el 24 en que el barco pasó a la vista de Mar del Plata y de Miramar. El día 28 entró la fragata a Bahía Blanca, yendo el primero a fondear en Punta Alta, teniendo a popa el puerto militar y al costado los depósitos de la intendencia de marina. A bordo reina buena salud y entusiasmo, y los cadetes, así como los conscriptos, aunque muy mareados, hacen su práctica marina con verdadero entusiasmo. Actualmente trabajan en el remo y en la maniobra, habiéndose logrado grandes resultados desde el punto de vista de la destreza. Desde Madryn la fragata seguirá hasta Santa Cruz, para desde allí internarse en el estrecho de Magallanes y salir al Pacífico. Demorará aún unos días antes de llegar a Punta Arenas, pues debe tocar primeramente en Cabo Raso, Bahía Tilly, Santa Cruz y Gallegos. En Madryn permanecerá casi una semana, pues ya no tendrá mas puerto de importancia qaue tocar hasta Punta Arenas.

El capellán, doctor Piaggio, dijo ya su primera misa a bordo, y dirigió su palabra a los conscriptos recordándoles sus deberes religiosos. Nuestro corresponsal artístico a bordo señor Gianotti, de quien son las instantáneas que publicamos, nos seguirá enviando, desde todos los puntos en que haga escala la "Sarmiento", la crónica gráfica del viaje de circunnavegación, lo que permitirá a nuestros lectores seguir detalladamente en su gira al buque-escuela.

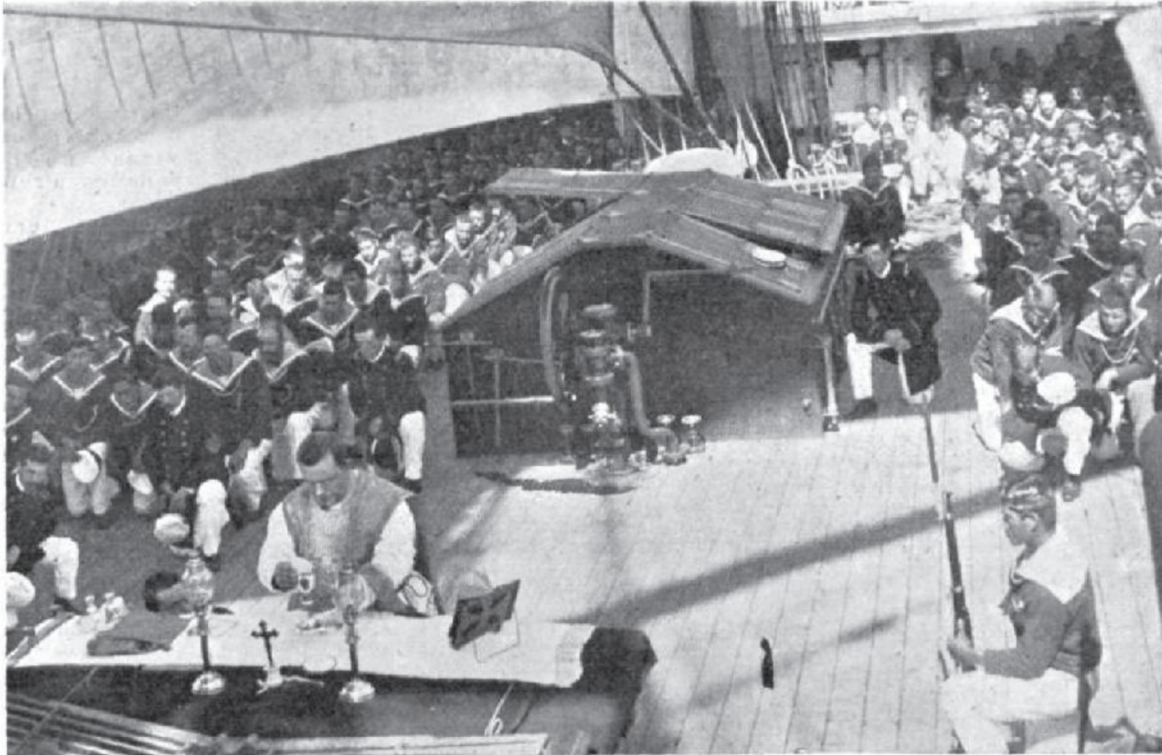
En cuanto a la relación escrita del viaje, la tenemos encomendada a uno de los distinguidos oficiales de a bordo, aunque prevemos que el reducido espacio de que nos permitirá disponer la parte gráfica, nos ha de forzar a que insertemos en forma muy concisa dichas crónicas.



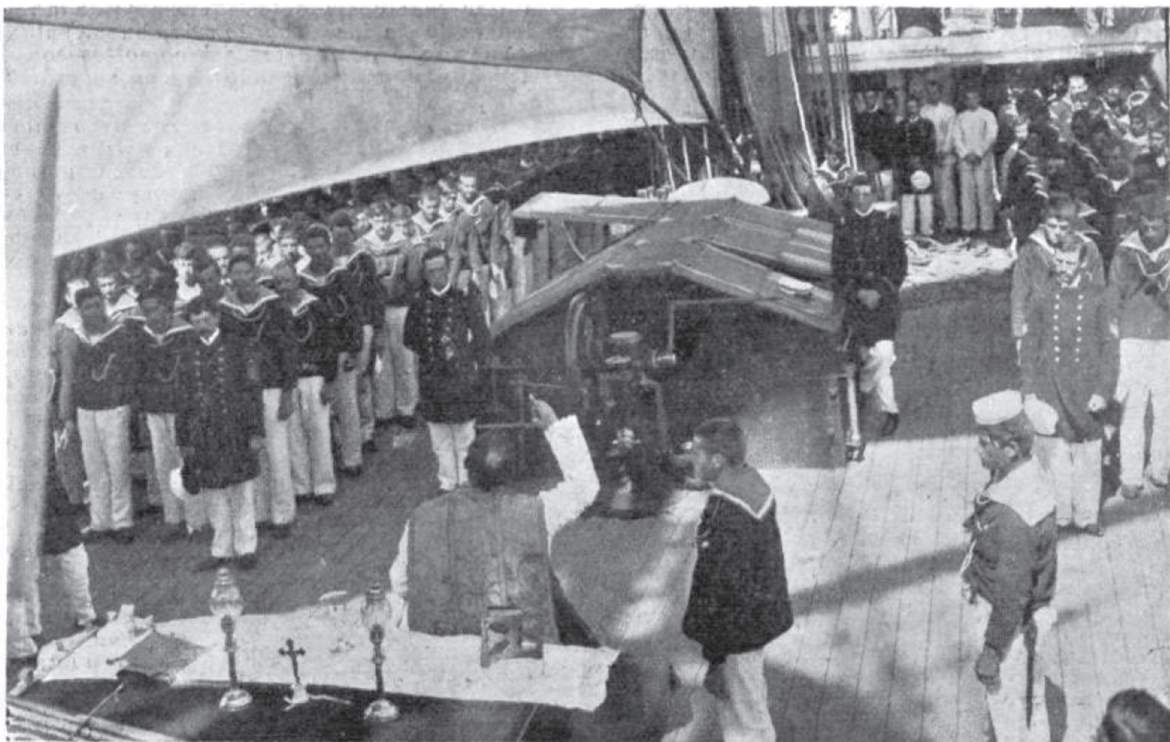
Desplegando vela por primera vez el 21 de febrero.



Grupo de conscriptos mareados en el segundo día de navegación.



La primera misa a bordo.



El capellán doctor Piaggi dirigiendo la primera plática a los tripulantes.

LAS MANIOBRAS NAVALES.
Caras y Caretas nro. 135. Fecha 4 de mayo de 1901.

Conocidos del público todos los pormenores de las maniobras navales que con tan feliz resultado acaban de realizarse en el Puerto Militar de Bahía Blanca, nuestra información debe limitarse a dejar constancia del hecho publicando los retratos del contralmirante Daniel de Soler, jefe de la escuadra de maniobras, el capitán de fragata Belisario Quiroga, quien debía forzar el bloqueo, y del capitán de fragata Hortensio Thwaytes, a cuyo mando se hallaron los destroyers, como un homenaje al éxito de las maniobras, logrado por la pericia de estos distinguidos marinos.



Capitán de fragata Belisario Quiroga, jefe de la escuadra de defensa.



Contralmirante Daniel de Solier, jefe de la escuadra bloqueadora.



Capitán de Fragata Hortensio Thwaytes jefe de la escuadrilla de torpederos que forzó el bloqueo.

CARICATURAS CONTEMPORÁNEAS.



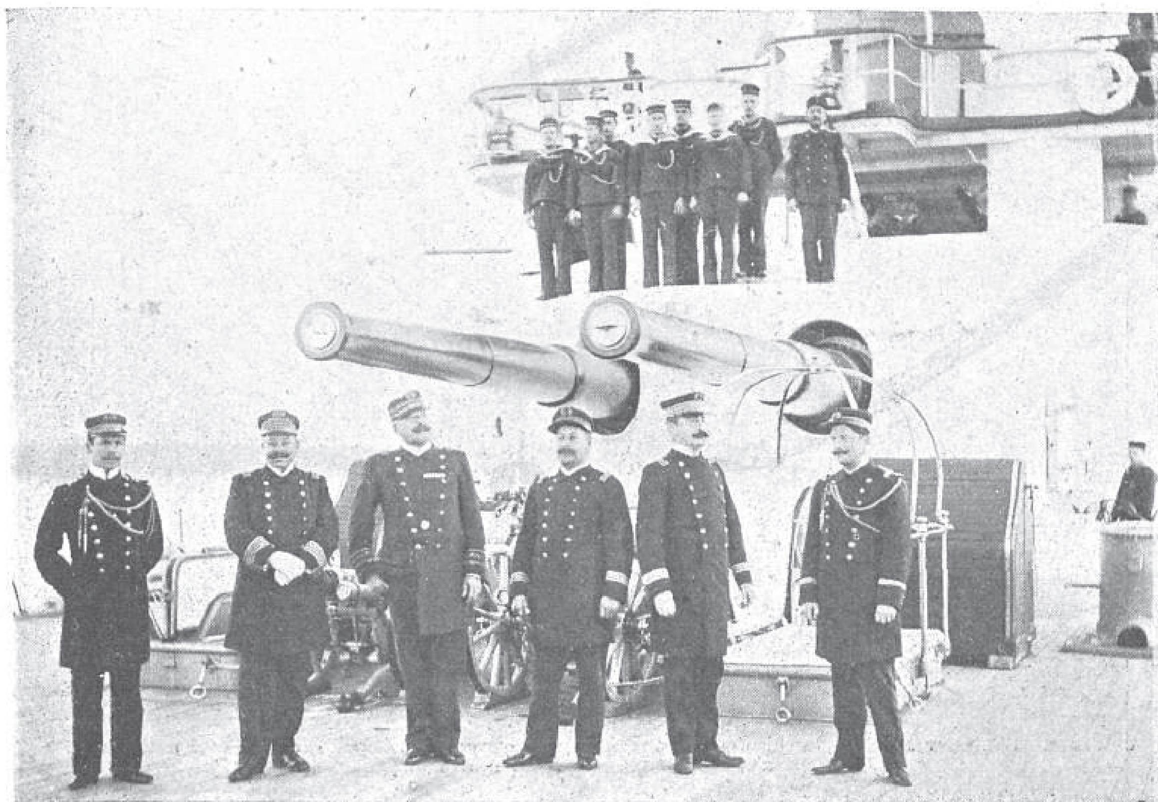
Las maniobras navales ha mandado
Solier con excelente resultado
Y por vengar a su colega Cagni
-el que fue al polo Norte y aún ahora,
Siendo más siempre es menos que Mascagni
Persiguiendo su idea vengadora

Sorprendió a la Argentina
Quien advirtió que en oponer se afana
A una cavallería rusticana
Una caballería de marina.

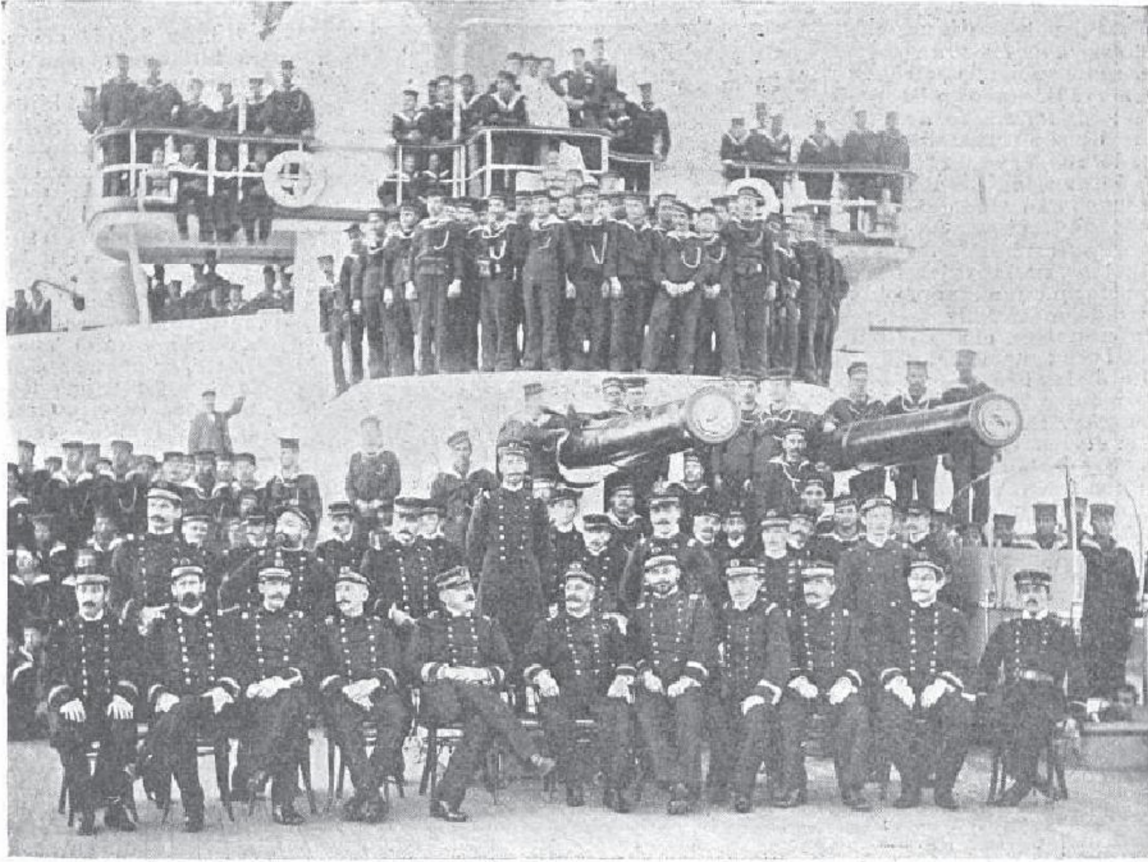
Caras y Caretas nro. 136. Fecha 11 de mayo de 1901.

LAS MANIOBRAS NAVALES.
Caras y Caretas nro. 136. Fecha 11 de Mayo de 1901.

Deseando registrar en nuestras páginas hecho de tal importancia para la marina argentina como el que representan las maniobras navlaes efectuadas con excelente resultado en el Puerto Militar de Bahía Blanca, insertamos algunos grupos fotográficos, completando así la nota publicada en nuestro número anterior, donde aparecieron los retratos de los directores de dichas maniobras.
Como también dijimos en el número anterior, creemos que huelga todo lo que sobre los e-jercicios navales referidos pudiésemos escribir, habiendo publicados extensas crónicas los diarios bonaerenses, con lo que importaría simplemente una transcripción ó glosa, cuanto pudiéramos ahora decir nosotros.



Teniente de fragata Miguel Bardi, Capitán de navío Felix Dufourq, Contralmirante Daniel de Solier, Capitanes de fragata Manuel Barraza y Diógenes Aguirre y Teniente de fragata Joaquín Raniero, a bordo del “San Martín”.





Comodoro Solier y jefes y oficiales que formaban la escuadra a bordo del acorazado "Buenos Aires" en Bahía Blanca.

EL VIAJE DEL PRESIDENTE.
LA REVISTA NAVAL.
Caras y Caretas nro. 139. Fecha 1 de Junio de 1901.

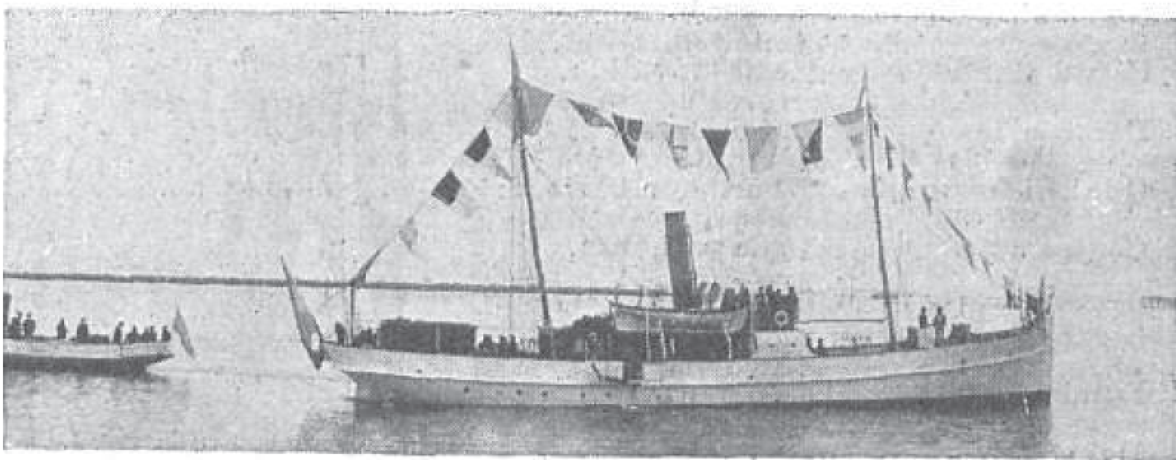
Con una rapidez y puntualidad que bien a las claras probaban la clase de los pasajeros que conducía, el tren presidencial recorrió el trayecto desde esta capital a su punto de destino, sin interrupción ninguna y en la cantidad de tiempo fijada con antelación.
El programa preparado con motivo de la revista naval y el cual se cumplió en todas sus partes era el siguiente: el viernes visita de buques, almuerzo en el San Martín, evoluciones de escuadra, tiro al blanco, desfile, comida en el Buenos Aires, fuego nocturno de cañón, alojamiento en el tren.
Día sábado: disparos con las piezas de 24 centímetros de las baterías 3 y 5; almuerzo en el cuartel del batallón artillería de costas; simulacro de desembarco de mil marineros, para atacar un punto defendido por quinientos hombres de artillería de mar y tierra, con doce bocas de fuego de pequeño calibre; visita rápida a las obras del dique de carena; desfile de los mil quinientos hombres referidos; regreso al tren y partida a Bahía Blanca.
La comitiva oficial puede decirse que no descansó. El día 17 a las 7 de la mañana llegaron a Punta Alta los que debían asistir como espectadores a las maniobras. Varias lanchas condujéronles a los avisos de guerra, y el general Roca a las 9.15 subió a bordo del San Martín, donde fue recibido con todos los honores de ordenanza.
En el mismo barco celebróse luego un banquete, durante el cual el presidente saludó al contralmirante Solier como futuro vicealmirante.
Momentos antes manifestando el general Roca su deseo de dirigir la palabra a los jefes y oficiales del “San Martín”, viose rodeado por éstos en la popa del buque y entonces pronunció un corto discurso al cual pertenecen los siguientes párrafos:
“Los progresos realizados en estos últimos tiempos por esta rama de nuestro poder militar, no han podido ser más rápidos y extraordinarios y la diferencia de nuestra marina de ayer con nuestra marina de hoy es bien considerable.
Quien no haya sabido apreciarla hasta ahora, to tiene más que echar su mirada al pasado cercano y contemplar luego estas 16 naves de guerra meciéndose serenas, cual si tuvieran conciencia de su fuerza, en esta espléndida bahía, que, a su vez, permanecía como dormida y olvidada del resto de la república.
Pareciera que una voz extraña, un secreto instinto en la masa del pueblo argentino, nos hubiese impulsado a precipitar la organización de este poderoso elemento de seguridad nacional, indispensable e un país que crece y se agranda en todo sentido, que tiene dilitadas costas y puertos marítimos que amparar y proteger; que siente de cuando en cuando así como ruidos incómodos y alarmantes.
Señores marinos: los secretos del mar, los arrecifes, los más pequeños abrigos y escollos a lo largo de las costas patagónicas, os son familiares y viejos conocidos y podéis vanagloriaros de no necesitar marineros, maquinistas, ni pilotos extranjeros para dirigir vuestros buques a través del inmenso campo del océano, en plena calma ó en medio de las más furiosas tempestades; ni cabos de cañón para dirigir la puntería de vuestros cañones.
El gobierno, el honorable congreso y el pueblo todo de la nación están satisfechos del espíritu de orden, trabajo, disciplina y nobles emulaciones que reinan en vuestras filas; confiando que sabréis conservar estas costosas y respetables máquinas navales, listas, sin que les falte un tornillo ni un grano de pólvora, para levar el ancla a la primer orden; que no olvidaréis jamás, en ningún caso, que lleva cada una de ellas en su tope la bandera argentina, y

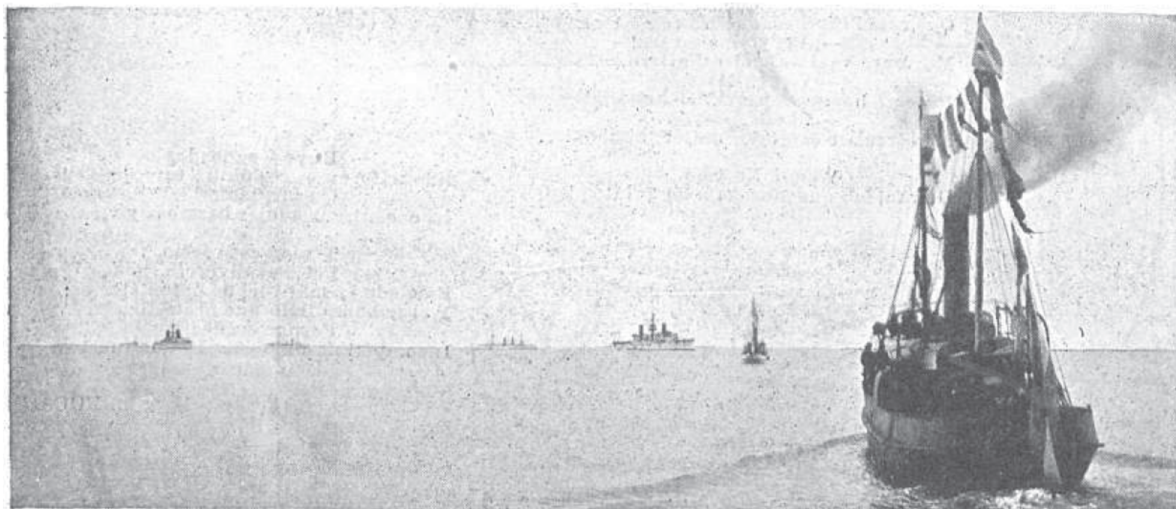
que el amor a la patria y a la gloria son el móvil más poderoso de las grandes acciones de guerra”.
Pasó luego al Buenos Aires, en donde se efectuó un simulacro de incendio, presenciando desde esta nave diversas maniobras, terminadas las cuales, y después de la comida, desembarcó con sus acompañantes.
Durmieron éstos y aquél en el tren, y a la mañana siguiente pasaron a visitar las baterías del puerto militar, asistiendo a los ejercicios de fuego, en los que resultaron premiados el artillero F. Luna, otros dos más y un conscripto.
Tras el almuerzo debía verificarse el simulacro de desembarco, el que se llevó a término con brillante resultado por las unidades de combate y las fuerzas que tomaron parte en la acción.
El general Roca, acompañado por el ingeniero Luiggi, visitó por la tarde el dique de carena, no sin antes felicitar a los capitanes de navío Maurette y Oliva, jefes del desembarco y de la defensa respectivamente.
Y, finalmente, la comitiva oficial, asistió desde el palco que se había levantado al efecto, al desfile de las tropas que habían tomado parte en el simulacro, las que formaban en total mil ochocientos hombres.
En la revista naval figuraron los siguientes barcos: San Martín, buque almirante, Garibaldi, Belgrano, Pueyrredón, Brown, Misiones, Corrientes, Buenos Aires, 9 de Julio, 25 de Mayo, Patria, Espora y Entre Ríos.
En el crucero Buenos Aires, mandado por el capitán de fragata Juan Pablo Sáenz Valiente, regresaron el general Roca y los que le acompañaban, realizándose el viaje en treinta y tres horas, lo que constituye el mínimun de tiempo empleado hasta hoy en recorrer la distancia que media entre el Puerto Militar y Buenos Aires.

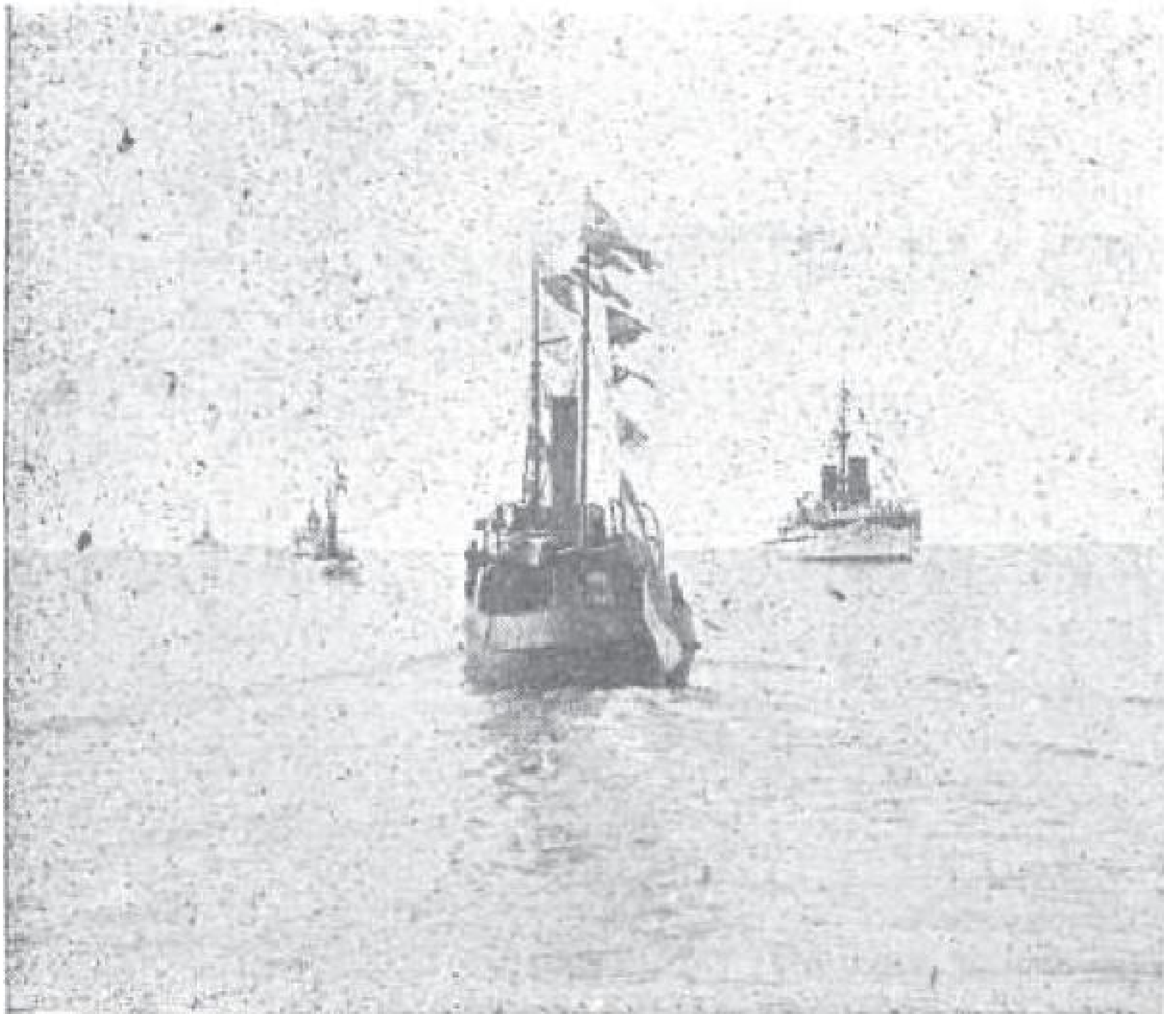


La despedida al general Roca en la estación Constitución.

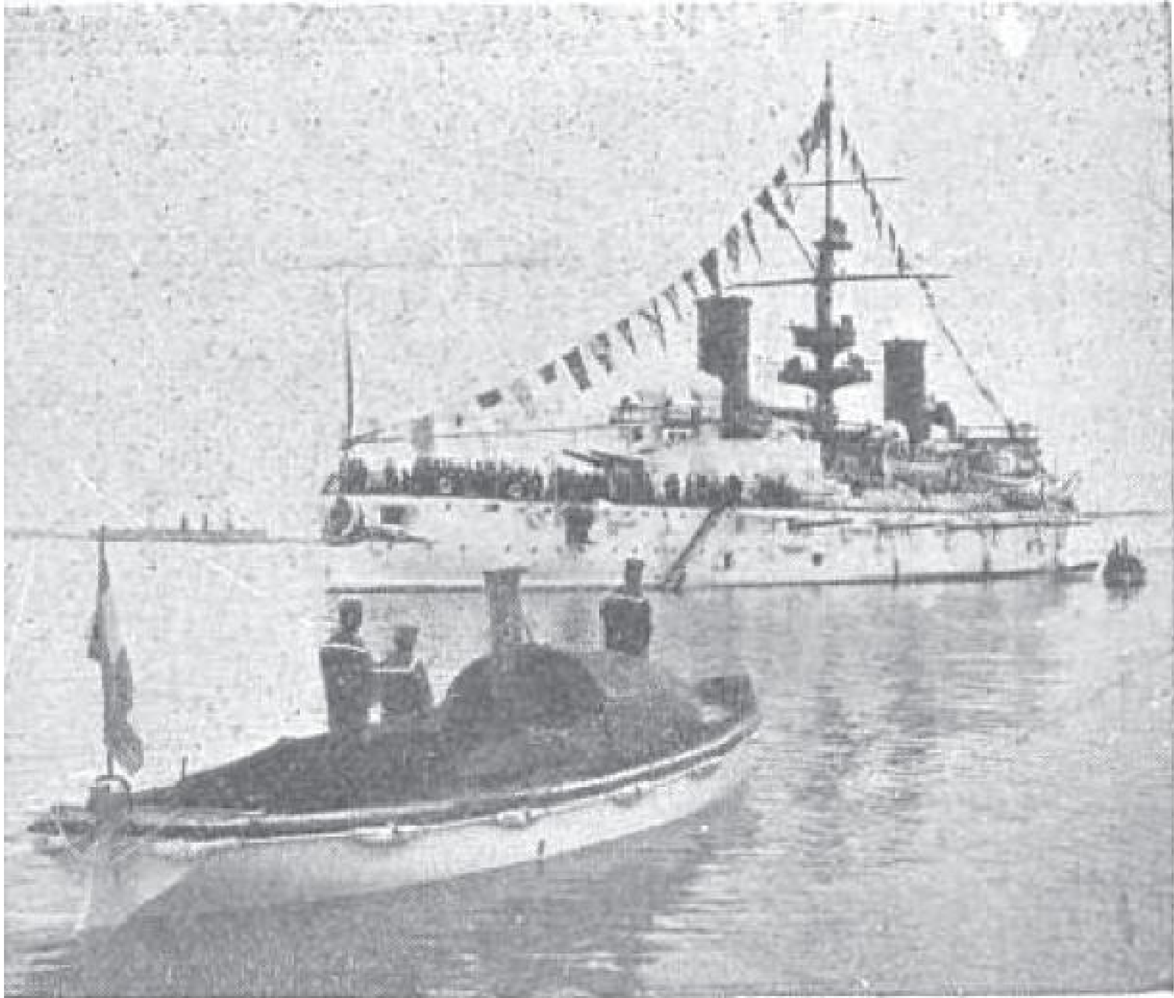

Llegada del presidente al puerto militar.


El general Roca en el “Gaviota” dirigiéndose a la escuadra.


Llegada a la línea de formación.



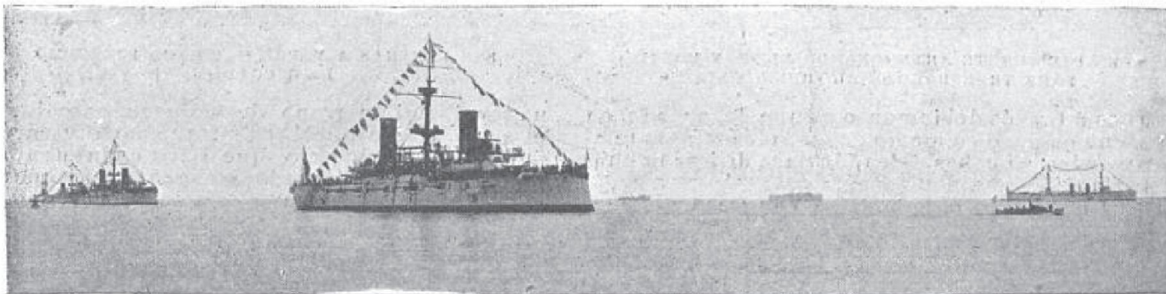
Pasando revista.



La llegada del presidente al San Martín.



En el momento de embarcar en el "San Martín".



Las dos divisiones de acorazados y cruceros, vistas desde el "San Martín".


A bordo del San Martín antes del desfile.


El general Roca leyendo su discurso después del desfile de la escuadra.



El presidente abandonando el San Martín para transbordar al Buenos Aires.



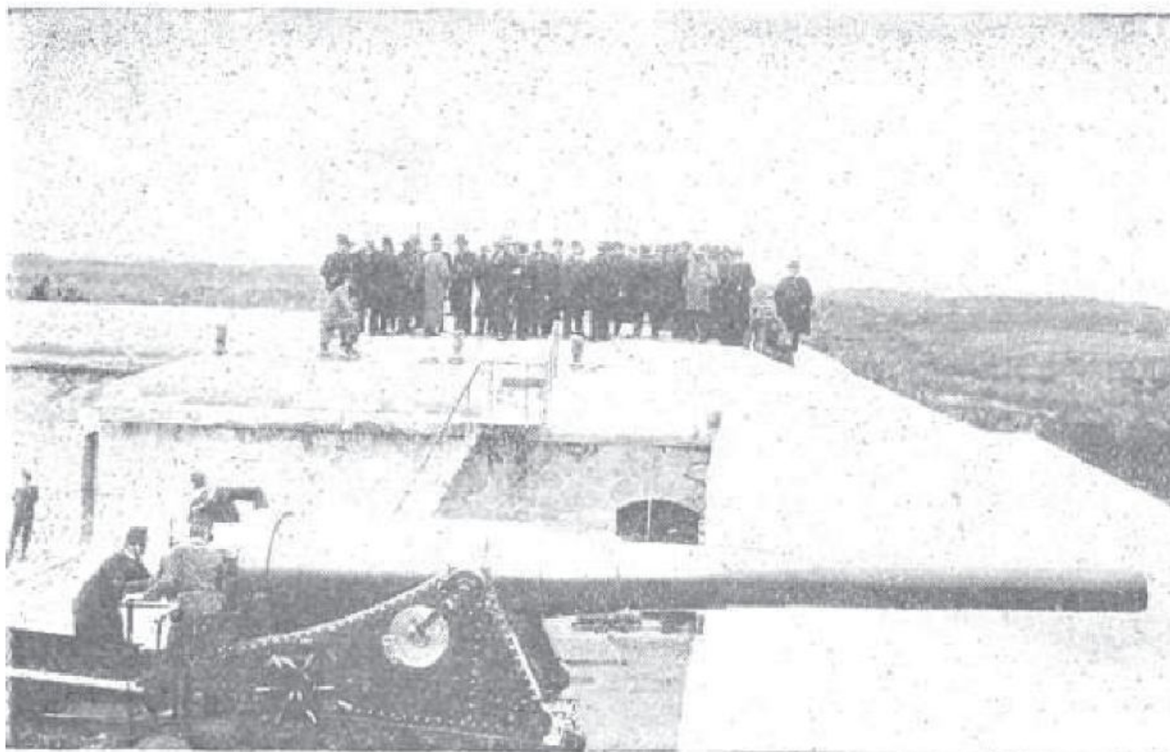
Las lanchas a vapor haciendo ejercicios de escuadra.



El tren presidencial dirigiéndose al puerto militar.



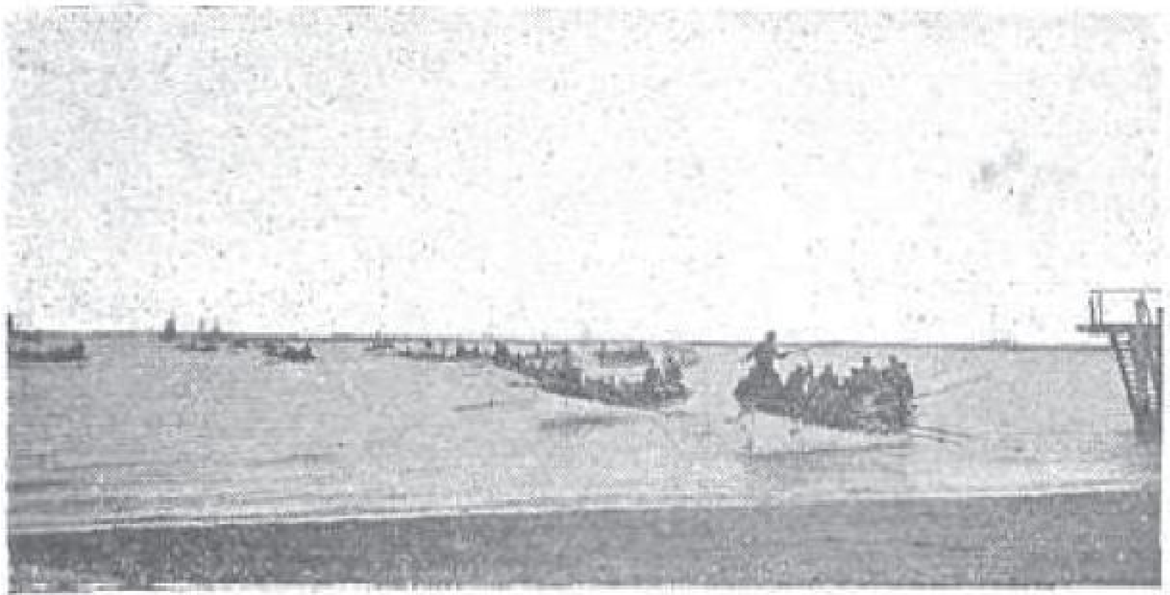
El presidente y su comitiva en la batería 5ta.



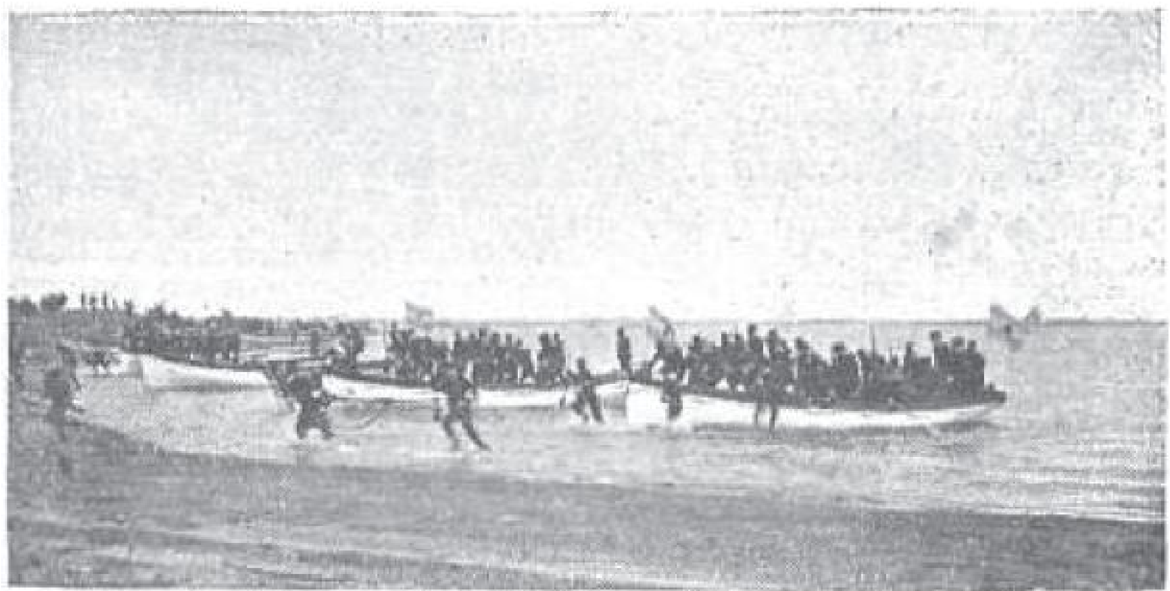
Bautismo de fuego de la batería 5ta.



El artillero F. Luna que al primer disparo dio en el centro del blanco colocado a 2500 metros.



Lanchas atracando a la costa para el simulacro de desembarco.



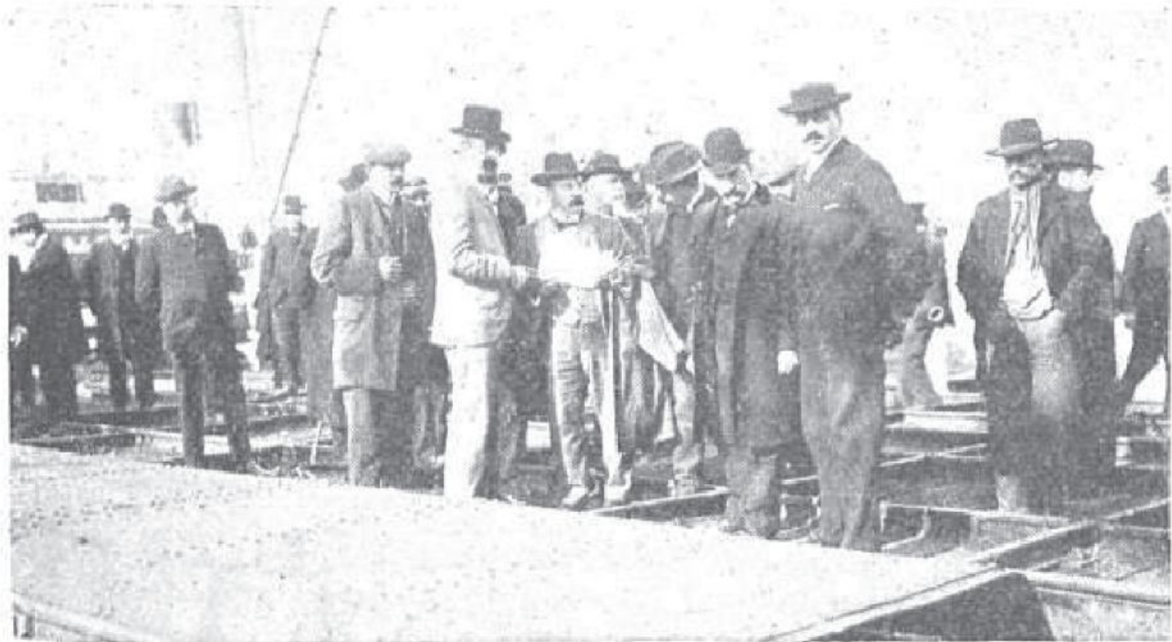
El desembarco.



Formando la columna de ataque.



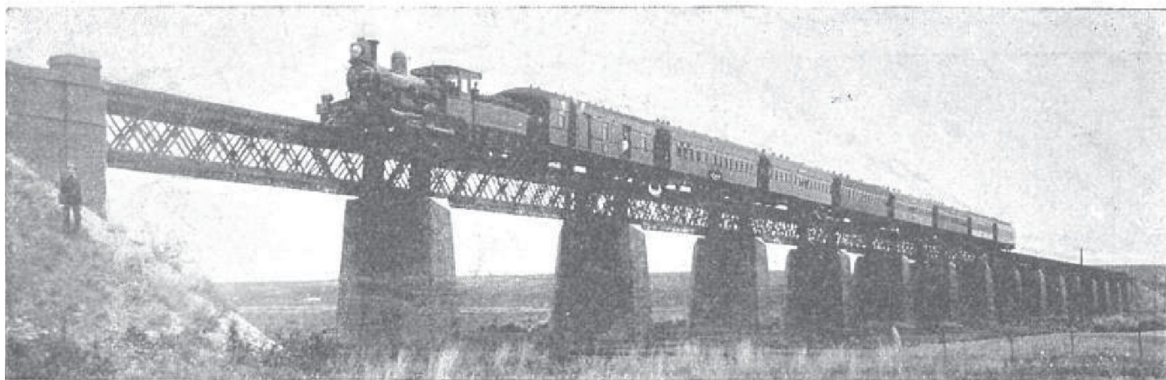
La carga final.



Al señor Gregory, jefe del tráfico del F.C.S. explicando al ministro de agricultura los planos de las obras que efectúa la empresa en el puerto comercial de Bahía Blanca.



El inspector de ferrocarriles Sr. Elordi veterano conductor de trenes presidenciales.

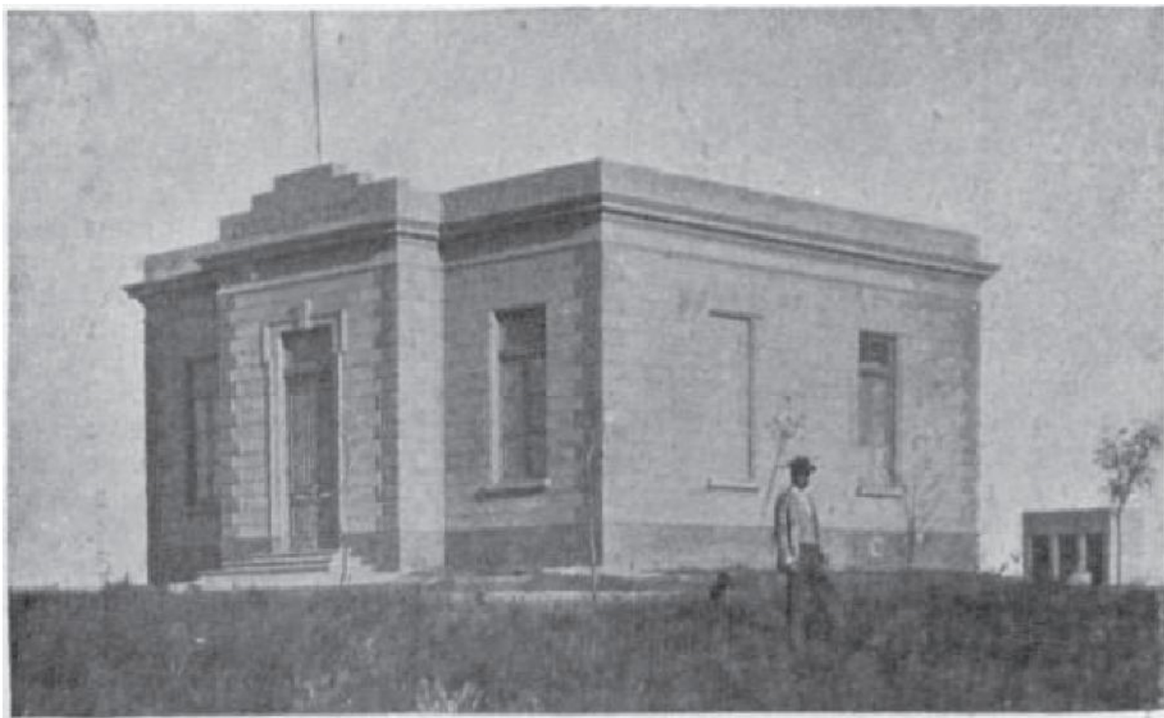


El tren presidencial en el puente del valle del Sauce Corto de regreso para Buenos Aires.

LAS PROVINCIAS
INAUGURACIÓN DE LA ESCUELA HUMBERTO I EN PUERTO MILITAR.

Caras y Caretas nro. 149-Fecha 10 de Agosto de 1901-

Al propio tiempo que un homenaje a la memoria del infortunado monarca, la creación de una escuela en el Puerto Militar representa un positivo adelanto en aquellos lugares, donde es la única que existe en un radio de treinta kilómetros.
Cuando llegó a Puerto Militar la noticia de la muerte del rey Humberto I, el personal de las obras se reunió para protestar contra el autor del bárbaro crimen, y por unanimidad resolvió honrar la memoria del fiel amigo de la Argentina, con una obra de educación, la mejor manera de combatir la ignorancia, causa primera de atentados como aquél.
Todos decidieron dar un día de trabajo a beneficio de la escuela, y en poco tiempo la comisión formada por los señores Manuel Moneta, ingeniero Celestino Villa, ingeniero V. Harcog, J. Tunessi, J. Canessa, J. Maril, C. Benvenuto, A. Bertone, L. Manjoni y M. Crawford, reunió los fondos necesarios para el edificio.
El señor ingeniero Celestino Villa dirigió gratuitamente la construcción y la empresa Dicks Dates y Van Hooten y otras, proporcionaron muchos materiales.
El Gobierno Nacional con decreto del 8 de Agosto de 1901, autorizaba que la escuela fuera construida sobre el terreno nacional del Puerto Militar y denominada Escuela Humberto I.
A la inauguración efectuada el día del aniversario de la muerte de Humberto I, asistieron los señores jefes y oficiales de todos los buques de la armada surtos en Puerto Militar, el comandante Allaria y demás jefes y oficiales del cuerpo de artillería de costas, todo el personal directivo y muchos trabajadores de las obras, acompañados estos últimos de sus hijos.



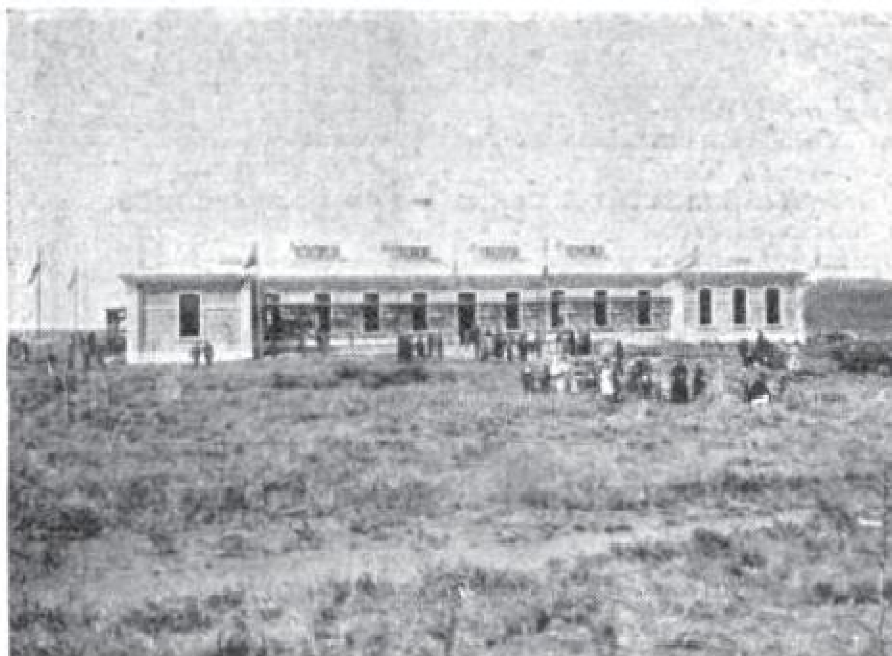
Exterior del edificio de la nueva escuela.



En la fiesta inaugural, la mesa de la presidencia.


Ingeniero Celestino Villa, autor del proyecto del edificio.

EL 20 DE SEPTIEMBRE EN PROVINCIAS.
PUERTO MILITAR.
Caras y Caretas nro. 157. Fecha 5 de octubre de 1901.



Pabellón del hospital donde se efectuó la fiesta conmemorativa.

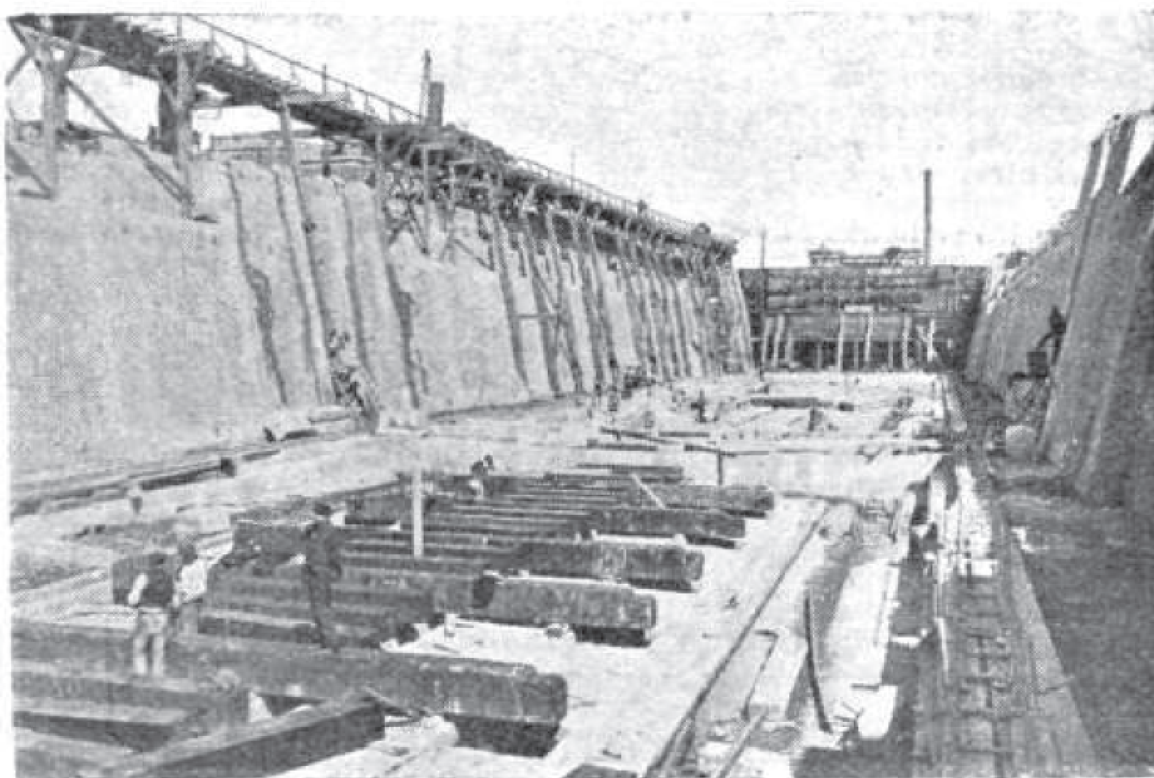


La mesa de la presidencia.

LAS OBRAS DEL PUERTO MILITAR.
Caras y Caretas nro. 162. Fecha 9 de Noviembre de 1901.

El viaje del ministro de Obras Públicas, que ha manifestado su satisfacción por el estado de los trabajos ha puesto a la orden del día las obras del Puerto Militar que se construyen en

Bahía Blanca, y a las cuales, como a todas las cosas de esta tierra le sha llegado la hora de entrar a ser discutidas respecto a si puedieron hacerse como se han hecho ó en otra forma.
Sea de ello lo que fuere, las obras siguen adelante, y es digno de elogio el empeño con que se las ejecuta. Por el grabado que publicamos puede verse el grado de adelanto a que han alcanzado los diques de carena, que no se creía pudieran quedar terminados este año, y que seguramente serán inaugurados en Diciembre próximo, si no sobreviene algún contratiempo que paralice los trabajos que se ejecutan.
La labor que se ha realizado en el Puerto Militar durante los cinco años que llevan de comenzadas las obras es enorme.
Ha surgido allí, donde era desierto, una población próspera, y los cangrejales y las barrancas escuetas han sido transformadas como por encantamiento.

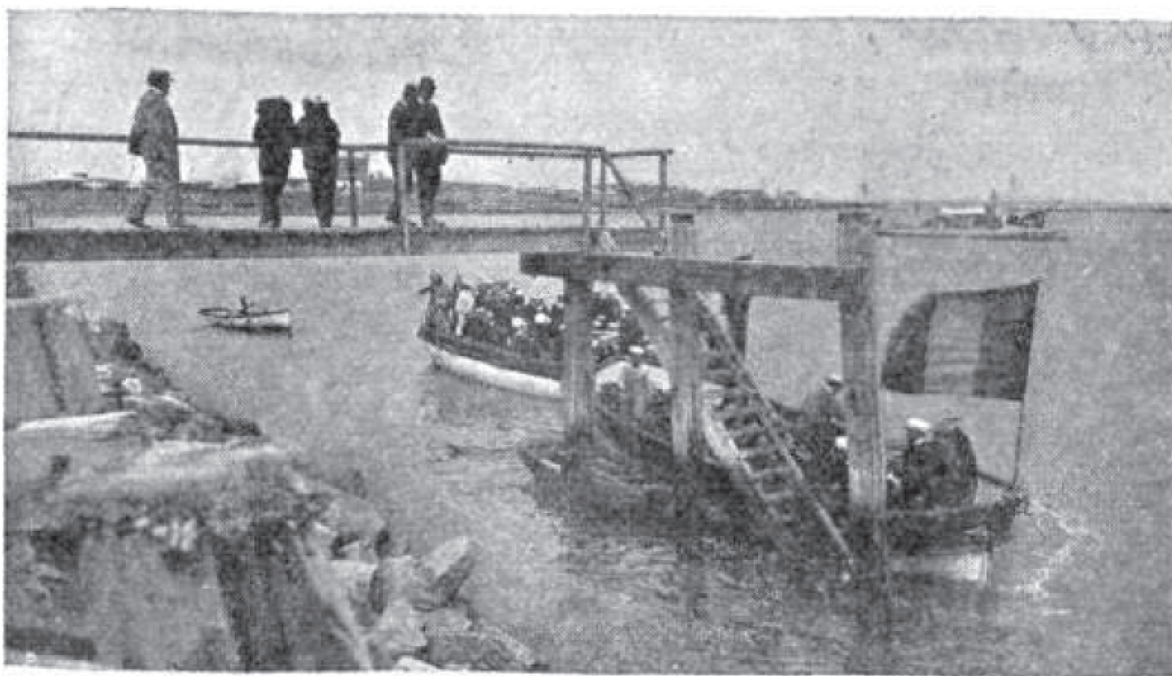


El dique de carena por el lado de la boca sud.

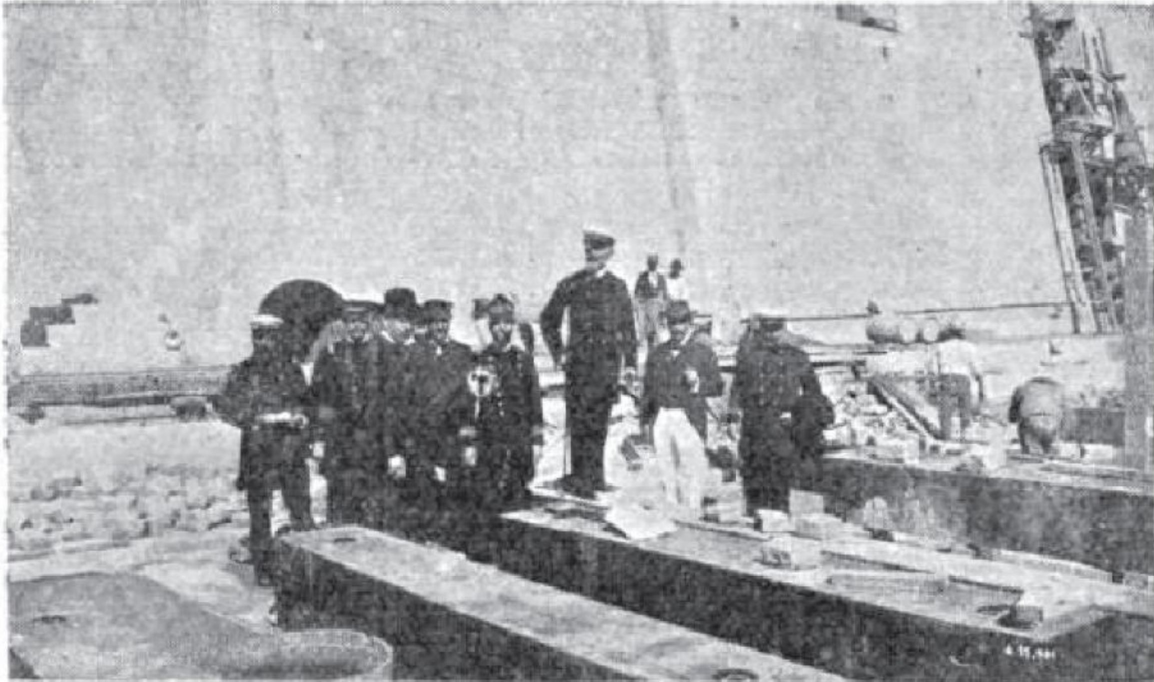
PUERTO MILITAR.
VISITA DEL AMIRANTE DE LA DIVISIÓN FRANCESA.
Caras y Caretas nro. 163. Fecha 16 de noviembre de 1901.

El puerto militar de Bahía Blanca ha sido visitado en estos días por el almirante Servans, que comanda la división de la escuadra francesa en el Atlántico. Le acompañaron en su excursión el comodoro Barilari y el ingeniero Luiggi, mostrándose sorprendido el almirante de que obras de esa naturaleza fueran realizadas en este país, pues no conociendo nuestro poder naval en la actualidad, las juzgaba tal vez innecesarias. El comodoro Barilari le hizo visitar prolijamente la escuadra, y cuando el ilustre jefe se cercioró de que los buques argentinos no eran juegos de nombres rimbombantes, como ocurre generalmente en otros

países, sino verdaderas potencias navales, reconoció la imperiosa necesidad que tenía la república de hacer un sacrificio tan importante de dinero, como el que representan las obras del puerto militar. El dique de carena está ya terminándose, y el ingeniero Luiggi cree que antes del primero del año próximo podrá librarse al servicio.
Actualmente trabajan día y noche en las obras dos mil quinientos operarios, y ya las excavaciones están casi terminadas. El almirante Servans, no solamente visitó las obras en construcción, sino que se interesó vivamente por las de fortificación ya terminadas. Recorrió las diversas baterías y la guarnición de ellas le tributó los honores correspondientes a su rango, ejecutando ejercicios de artillería, para demostrar al visitante que si las máquinas de guerra son buenas, el país cuenta también con personal apto para servirlas.
Tanto a bordo de los barcos, como en el puerto militar, el ilustre jefe fue agasajado y al retirarse llevó la mejor opinión del ejército y de la escuadra argentina, fondeada en el puerto militar, felicitando al ingeniero Luiggi por la obra realizada. El puerto de Bahía Blanca está completamente transformado en la actualidad y no han de pasar muchos años sin que su notoriedad sea mundial, pues seguramente la afluencia de buques a él será tan grande quizá como la del puerto de Buenos Aires. El almirante Servans visitó también las obras del puerto comercial y las del ferrocarril del sur que van creciendo rápidamente.



Desembarcando en el antepuerto.



El almirante Servans, el comodoro Barilari y el ingeniero Luiggi en el dique de carena.

EL INGENIERO LUIGGI Y SU OBRA.

Caras y Caretas Nro. 171. Fecha 11 de enero de 1902.

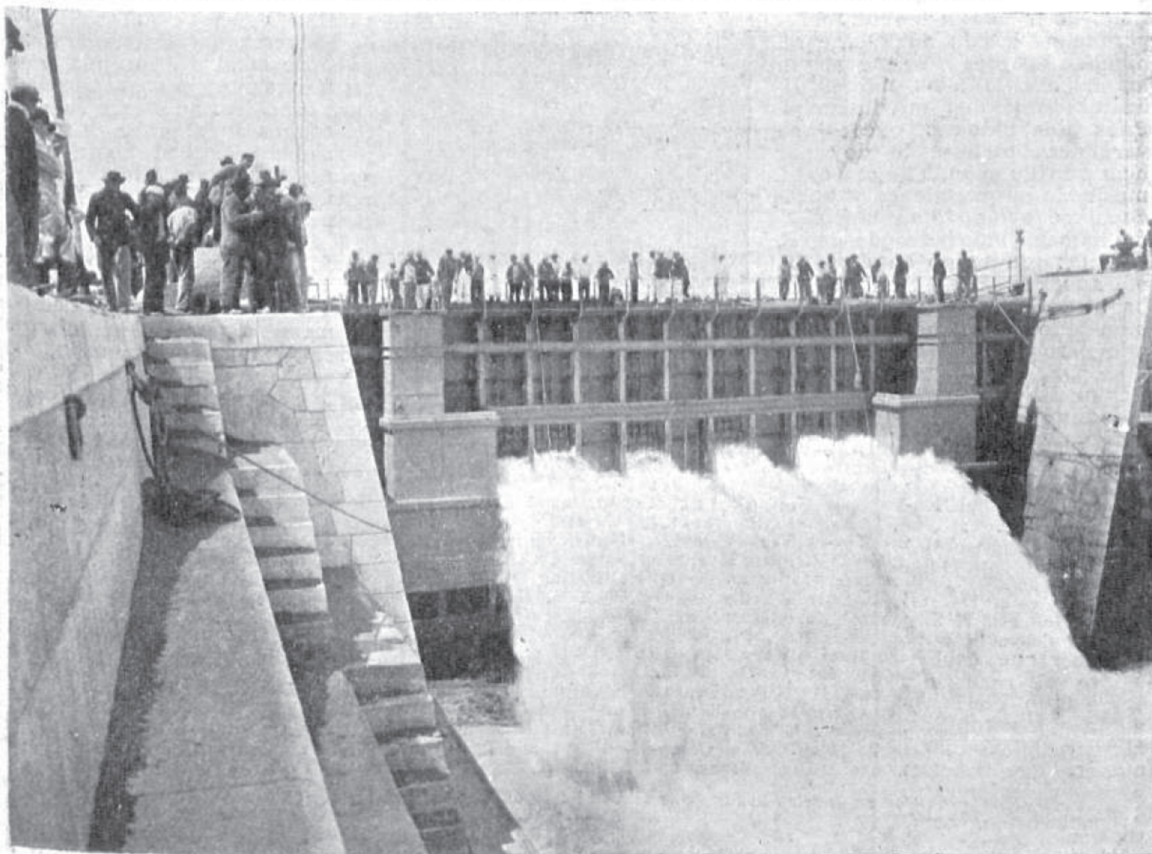
El rey Humberto, al recomendar a nuestro gobierno al ingeniero naval señor Luis Luiggi, lo hizo en términos tales que no dejaban lugar a dudas respecto a su competencia y el ilustre hombre de ciencia, que acababa de llegar a su patria de regreso de un largo viaje por la América del Norte, donde se había ocupado de sus asuntos profesionales, ha probado con sus actos en el Río de la Plata, que el juicio que había merecido de su soberano era apenas el reconocimiento de uno de sus méritos, pues aquel había callado otras particularidades de su carácter, dignas de ser tomadas en cuenta, que él ha puesto de manifiesto en su larga estadía entre nosotros. Fino, correcto, con un exquisito tacto para el trato de las gentes ha sabido orillar todas las dificultades que se le presentaban en su camino, adaptando su conducta al medio en que tenía que actuar, y hoy, raro caso por cierto en el país, puede decir con orgullo que no solamente ha sabido vencer a la naturaleza argentina sino que les presentó batalla a la desidia criolla, a la envidia, a los celos y a todas las malas pasiones que suscita siempre la acción en el terreno en que se debaten grandes intereses pecuniarios, y que supo vencerlas sin ruido. Recordando su figuración entre nosotros, no se sabe si admirar más en él, conociendo este medio, el talento y la constancia con que ha realizado la empresa que le fue encomendada, ó su discreción y su actividad.

Hombre de ciencia y de labor se encerró en el cumplimiento estricto de sus deberes y hoy ofrece al país, una obra que equivale a su escuadra entera, pues la república hasta la fecha

no tenía sino unidades de combate para ponerlas en línea, pero carecía de los medios de conservarlas y utilizarlas debidamente asegurando su acción sobre los mares.
Las obras que se han inaugurado no podían concluirse sino a mediados del año en curso, mas Luiggi, secundado por los constructores, ha vencido al imposible y dotado a nuestra patria de una de sus obras más trascendentales, adelantando sus términos sin mayores erogaciones y sin producir jamás un conflicto, sin chocar con la acción ni con los propósitos de nadie y sin dar motivo ni siquiera para ejercitarse a éstas nuestras malignidades y suspicacias nativas, que generalmente invalidan las iniciativas mejor encaminadas haciendo fracasar proyectos dignos de apoyo.
Nosotros tributamos nuestro más caluroso aplauso al digno hombre de ciencia, que tanta honra refleja sobre su patria, vinculando doblemente el afecto que liga a Italia y a la Argentina, por medio de su nombre, que será de memoria imperecedera, no sólo en los anales de nuestra marina, sino de nuestro pueblo.

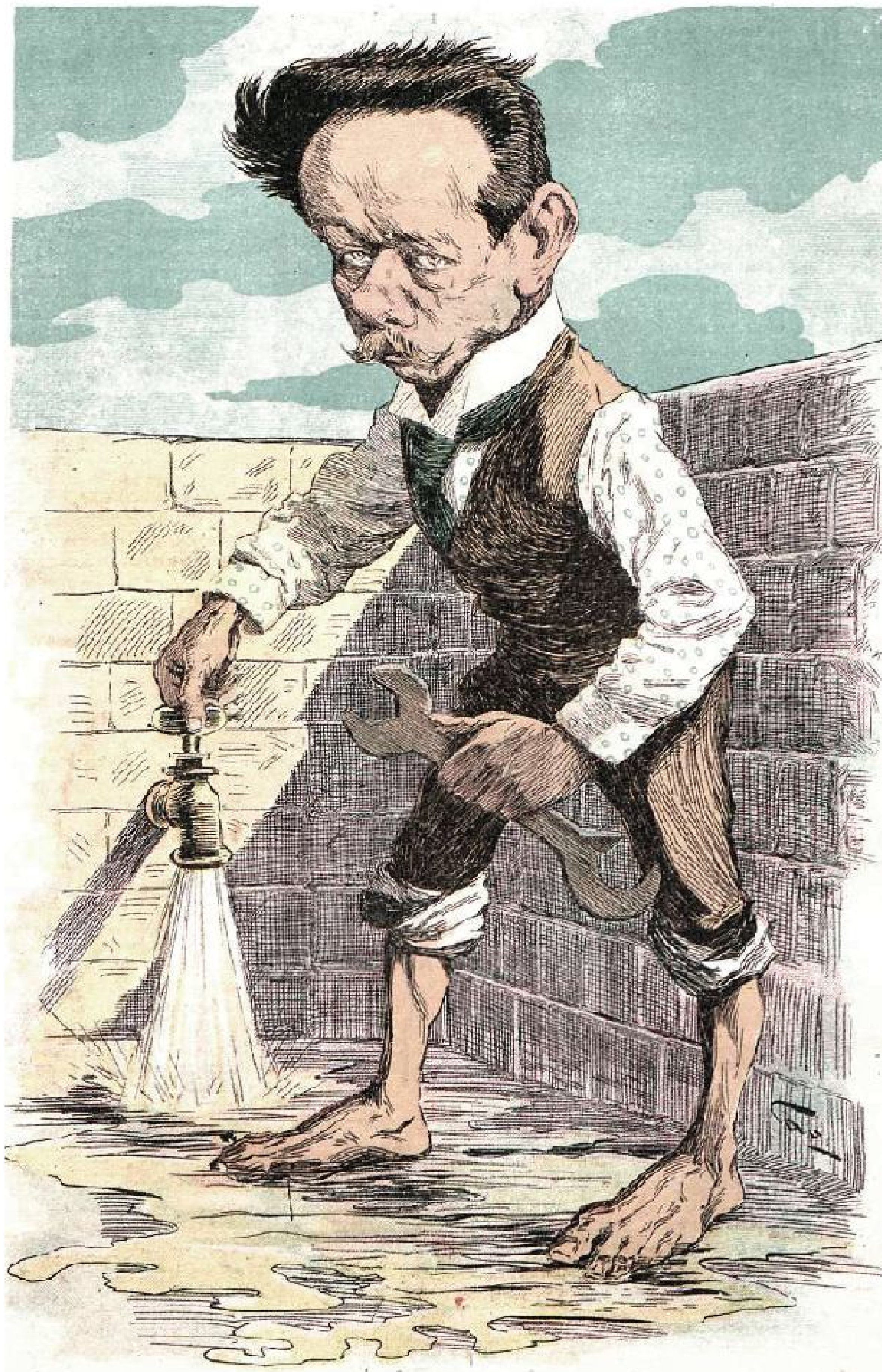


Ingeniero Luis Luiggi. Constructor del Puerto Militar.



El dique de carena en el momento de ser inundado por primera vez.

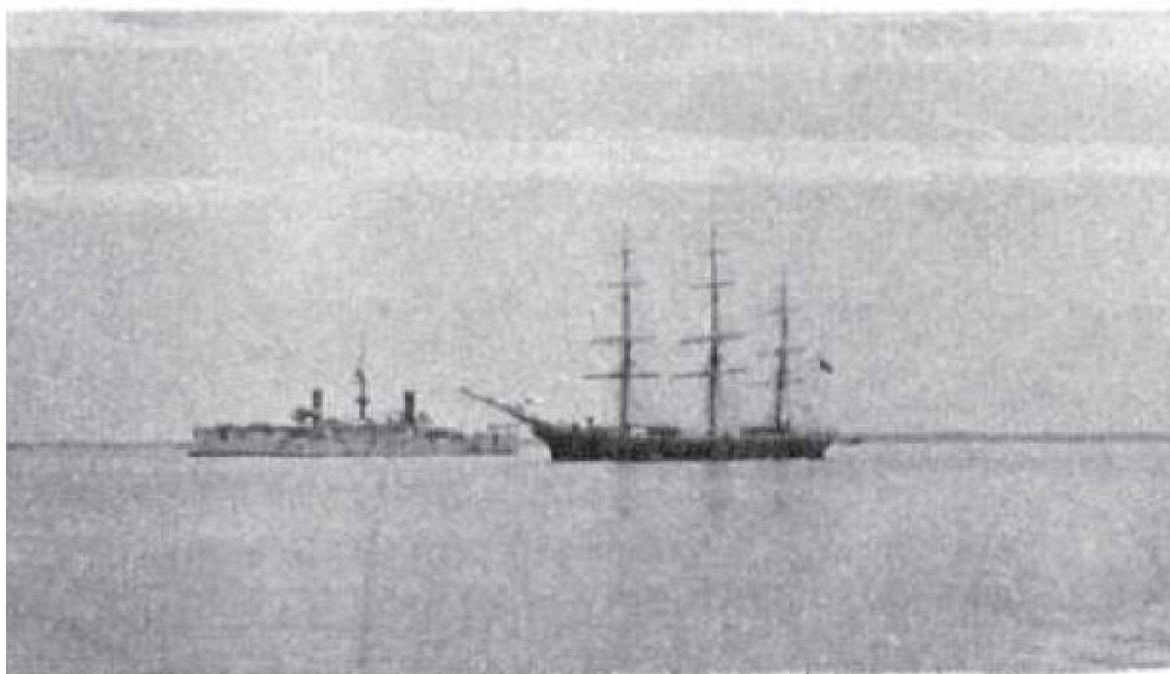
CARICATURAS CONTEMPORÁNEAS.
INGENIERO LUIS LUIGGI Por CAO.



Su dique inundó por fin
Dique del que es positivo
El gran poder digestivo
Pues se engulló un San Martín
A guisa de aperitivo.
Caras y Caretas nro. 171. Fecha 11 de enero de 1902.

LA "NAUTILUS" EN BAHÍA BLANCA.
Caras y Caretas nro. 171. Fecha 11 de enero de 1902.

Procedente de nuestro puerto, de donde había salido el 19 de diciembre, llegó la "Nautilus" a Puerto Belgrano a la una de la tarde del día 27.
Un remolcador salió del puerto conduciendo a la corbeta junto al buque almirante de nuestra escuadra, acorazado "San Martín".
La nave española rindió los honores de ordenanza a la insignia del comodoro Barilari y éste ordenó se retribuyera el saludo en igual forma.
Durante su permanencia en dicho punto, el comandante Azcárate y los oficiales y guardiamarinas a sus órdenes, fueron muy agasajados por los marinos argentinos. Visitaron las obras del Puerto Militar, presenciando los últimos preparativos que se hacían en el dique seco para recibir al "San Martín" y fueron obsequiados con un almuerzo.
La colectividad española de Bahía Blanca había organizado un programa de festejos en honor de los marinos españoles recién llegados y los recibió entre grandes aclamaciones.



La "Nautilus" en el Puerto Militar.

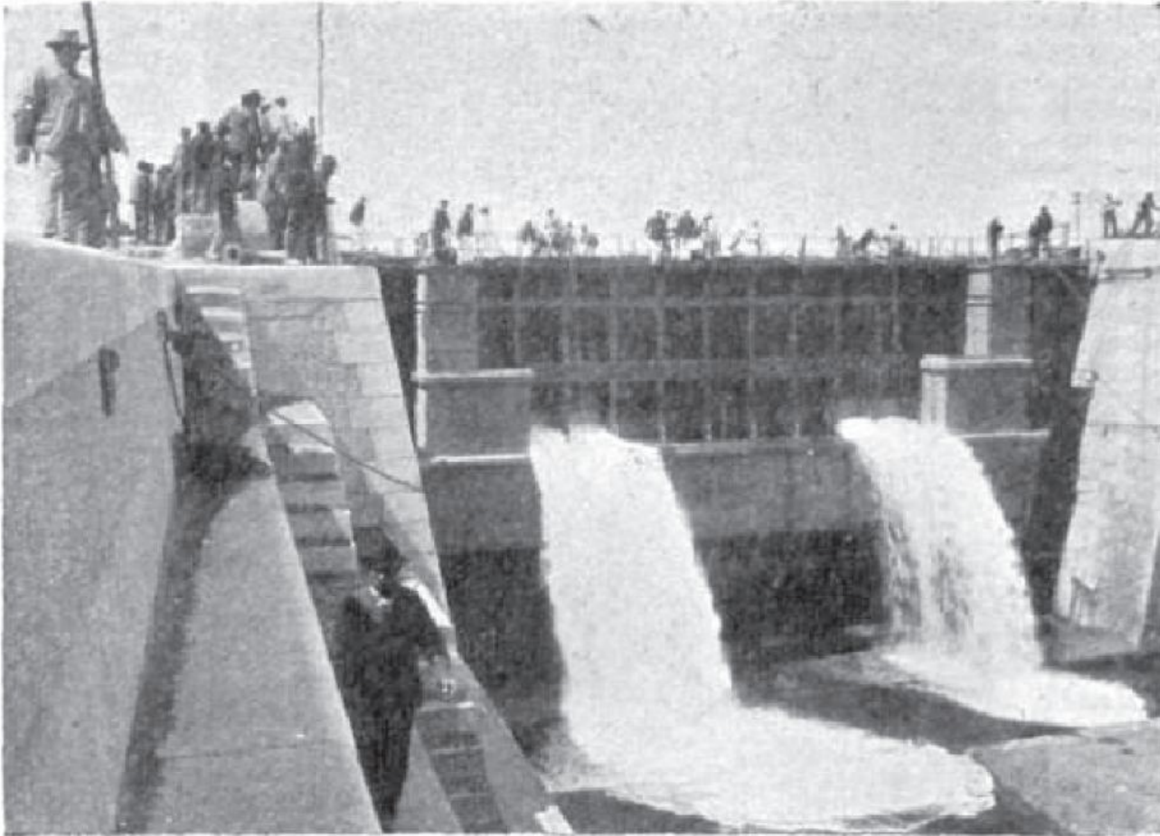


De recepción despidiendo en el muelle al comandante y oficiales de la “Nautilus”.

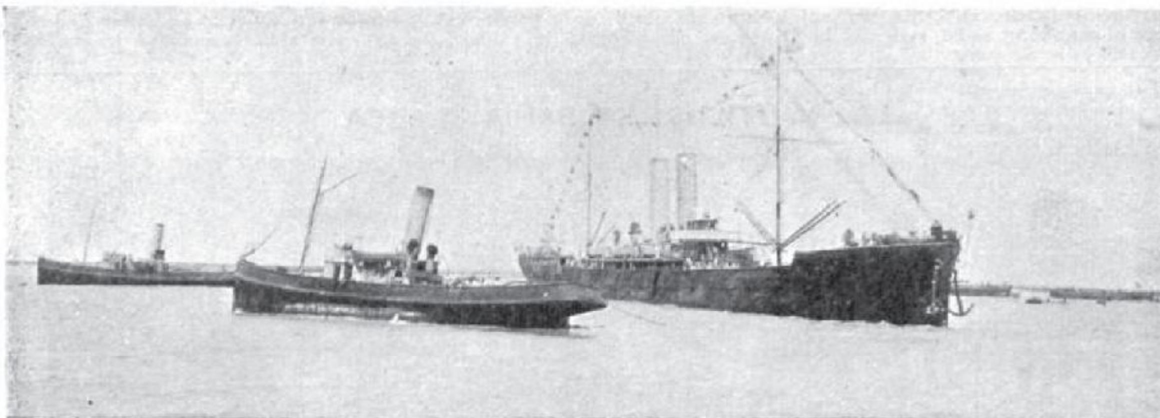
PUERTO MILITAR.
INAUGURACION DEL DIQUE DE CARENA.
Caras y Caretas nro. 171. Fecha 11 de enero de 1902.

El barco destinado para la inauguración de la obra fue el acorazado San Martín, que hizo su entrada al dique de carena el día 2 a la 1 p.m., hallándose ya lleno de agua desde el día anterior en que fue probado. El transporte Pampa recorrió previamente el canal y cuando se cercioró el Ingeniero Luiggi del buen resultado de la prueba se avisó al jefe de la División del Atlántico que la gran nave podía penetrar.
A las 10 a.m. del acorazado se movió de su fondeadero remolcado por los avisos Tehuelche y Fueguino. A las 11 y 45 a.m. el San Martín enfilaba el dique, cerrándose la compuerta a la 1.30 p.m., después de haber cortado la nave con su proa una guirnalda de flores que cerraba la entrada y que sostenía las banderas argentina, italiana y holandes, siendo estas últimas, una la del ingeniero Luiggi y la otra de los constructores señores Dirks y Van Hotten. El acorazado rompió la guirnalda y pasó por entre los trofeos de banderas, rozando con su borda la bandera italiana que flameaba a un costado de la argentina. El hecho casual, fue aplaudido y aclamado por la concurrencia que presenciaba la entrada del acorazado y que era numerosa. Cuando el acorazado se encontró en el dique, las aclamaciones fueron estruendosas y los vivas a la Argentina y a Italia incesantes. Una altísima marea facilitó la operación de entrada y un espléndido día realzó la ceremonia de la inauguración, que ha sido solemne. La concurrencia emocionada seguía en silencio la marcha del barco, como temerosa de que un accidente imprevisto diera en tierra con las ilusiones que anidaban a cada espíritu, pare-

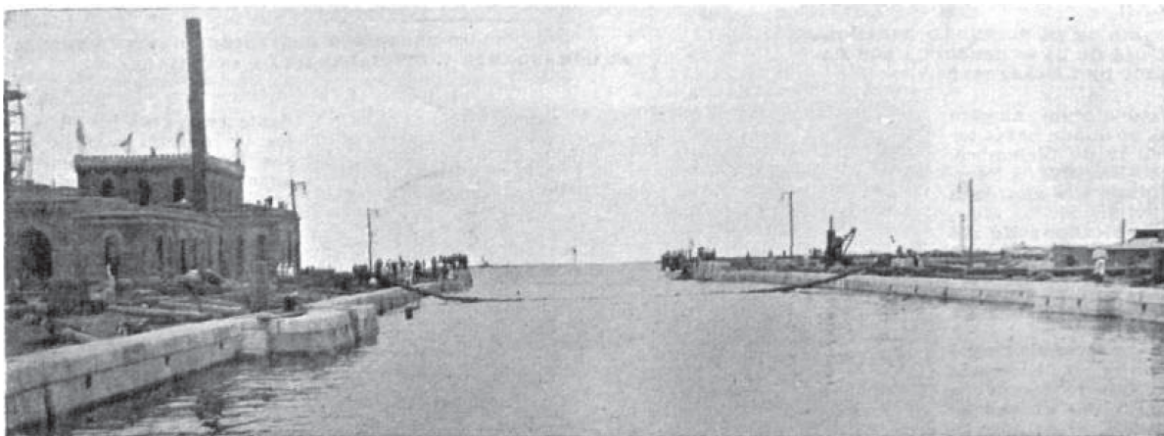
ciendo que en aquellos momentos eran los destinos de la patria los que simbolizaba la gallarda nave. La operación quedó felizmente terminada a la 1.30 p.m. y evidenciada la pujanza del esfuerzo nacional, cuando es encaminado por buenos rumbos. Los hombres que han llevado a cabo la obra pueden estar seguros de que han merecido bien de la patria y de que su esfuerzo será premiado como premian siempre los pueblos a sus buenos servidores.
El agua que ocupa las dos secciones del dique inaugurado, suma 34.000 metros cúbicos, y para achicarla ó desalojarla, han menester las bombas de un funcionamiento continuo de cuatro horas y media por lo menos.
Las adjuntas ilustraciones presentan la inauguración del dique de carena, las operaciones previamente realizadas para ello y la entrada del acorazado San Martín en todos sus detalles. En los buques de la División del Atlántico y en las oficinas del Puerto Militar, así como en el pueblo de Bahía Blanca, fue solemnizado dignamente el magno acontecimiento con banquetes y fiestas en que los concurrentes dieron expansión a sus sentimientos, pronunciándose votos de prosperidad y de grandeza para nuestra marina de guerra y de felicidad para el ingeniero Luiggi y el personal científico que lo había acompañado en su noble tarea.
Los altos funcionarios no concurrieron a la inauguración, como lo habían prometido, debido a que la gravedad de los sucesos internacionales que se desarrollaban en esos momentos, les impedía abandonar la capital.
Se asegura que la inauguración oficial de los trabajos se hará cuando penetre el dique el acorazado General Belgrano asistiendo a la fiesta el Presidente de la República.
El plan de las obras del Puerto Militar, confeccionado por el Ingeniero Luiggi y aprobado por el Congreso, es enorme y se divide en dos partes: una comprende las obras urgentes que son inauguradas, y la otra las complementarias, tales como la estación naval, fortificaciones, arsenales, dársenas y faros, que asegurarán todos los servicios de la escuadra. Las obras urgentes se valoraron en 5.000.000 de pesos oro, contratándose la construcción de las que se han realizado en 4.000.000 de pesos oro con la casa de Dirks Dates y Van Hotten y empleándose el millón restante en la construcción de baterías, minas submarinas, línea telegráfica hacia Magallanes y semáforos, faros y demás medios de comunicación. Las obras proyectadas por el ministro Ingeniero Villanueva y preparadas por él fueron comenzadas durante la administración el general Levalle y subsecretario doctor Cantón, en el año de 1897.
Las obras contratadas y construídas constan de un antepuerto a marea comunicado con Puerto Belgrano por medio de un canal de cuarenta metros de profundidad, un dique seco de 200 metros de largo, 26 de ancho y 16.50 de profundidad sobre el umbral, muelles, depósitos, talleres, aguas corrientes, obras de salubridad, edificios, faros, balizas, señales. El criterio ilustrado de los marinos que han visitado el puerto lo clasifica como el primero de América, no solamente por su capacidad sino por sus condiciones. El acorazado San Martín fue sometido a prueba de velocidad por su comandante el capitán de fragata Maurette, comprobándose que había perdido dos millas de su marcha primitiva, debido a la suciedad de su casco, y se confía que después de limpio las recuperará.
El Ministro de Marina, capitán Betbeder, que no pudo asistir a la inauguración del dique, lo visitó en la semana corriente y ha regresado muy satisfecho de los resultados obtenidos, habiendo visto en seco al gran acorazado.



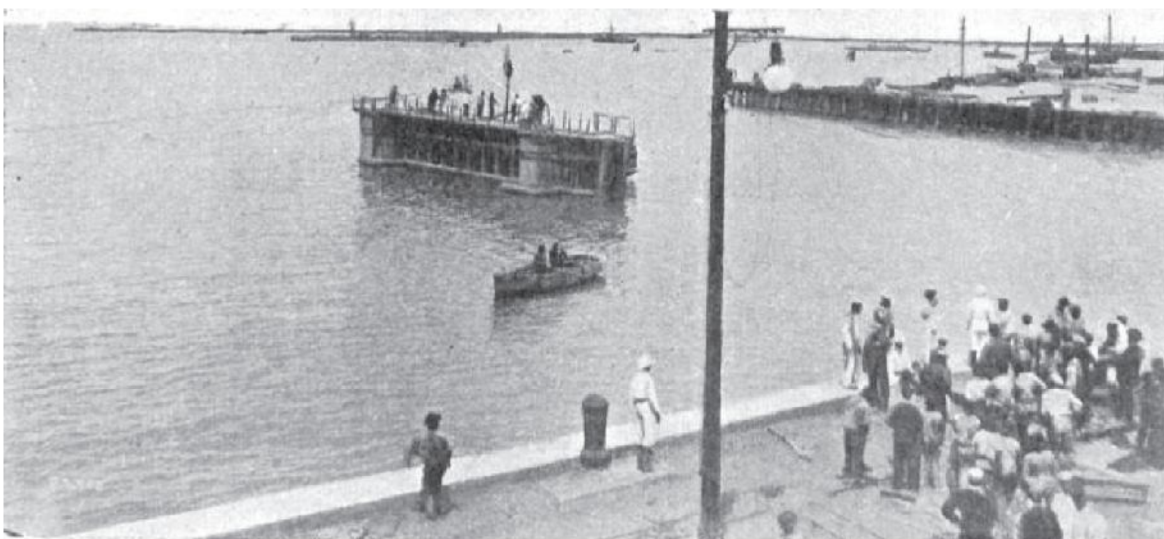
Los primeros chorros de agua que entraron en el dique.



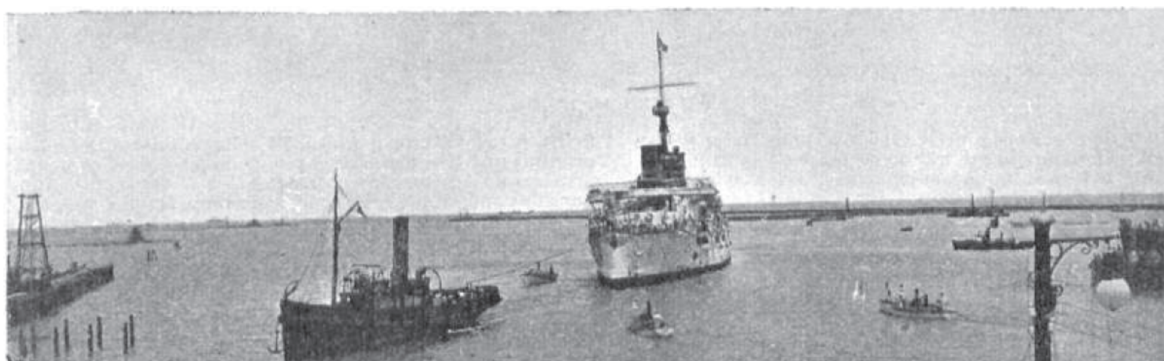
El “Pampa” probando el canal.



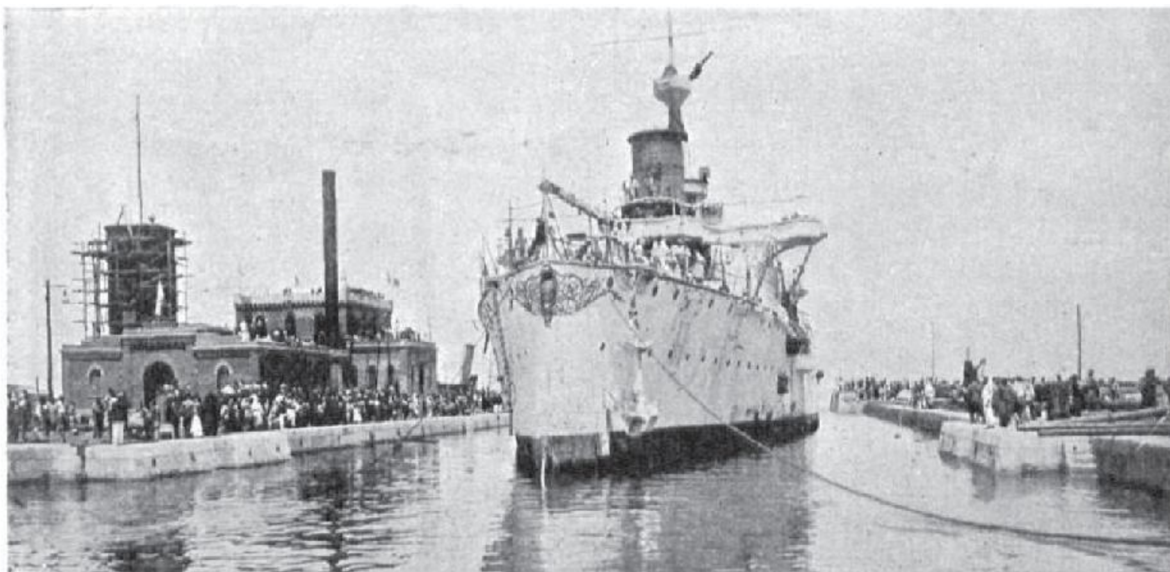
Vista del dique con la guirnalda de flores preparada para ser rota por el “San Martín” al penetrar en el dique.



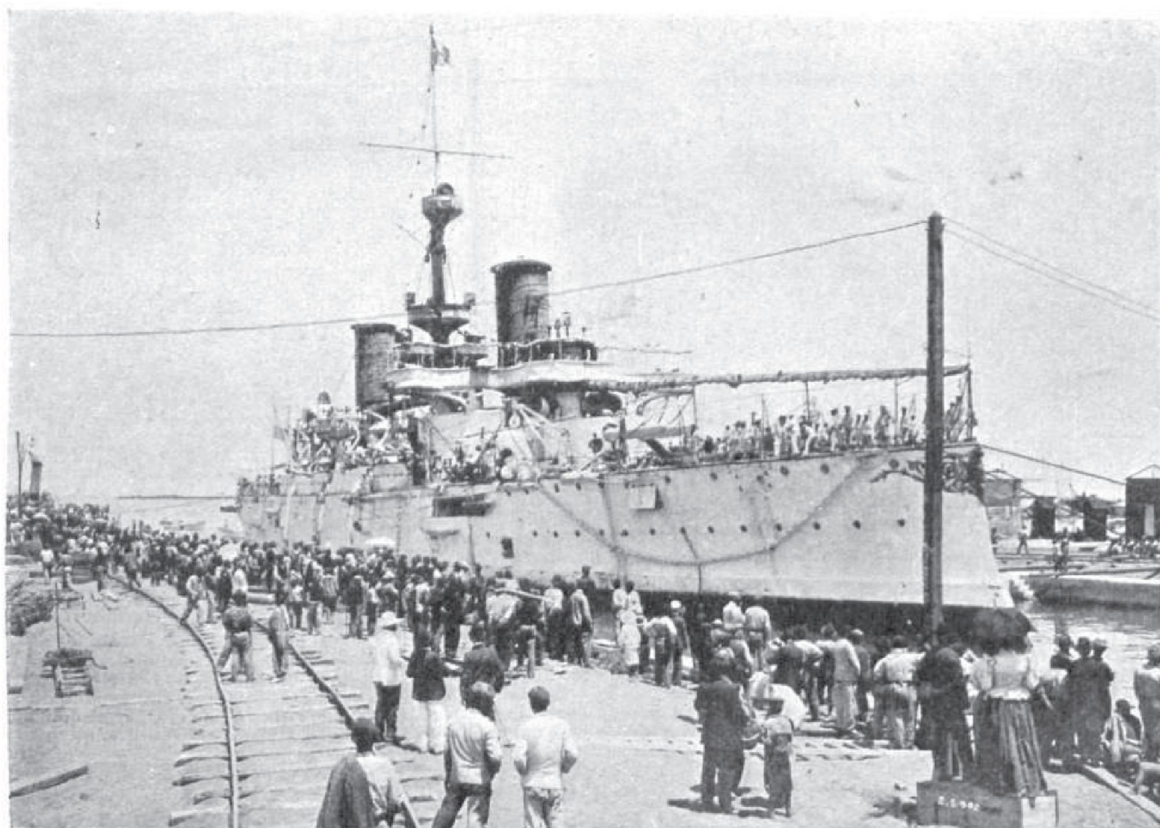
La compuerta flotadiza.



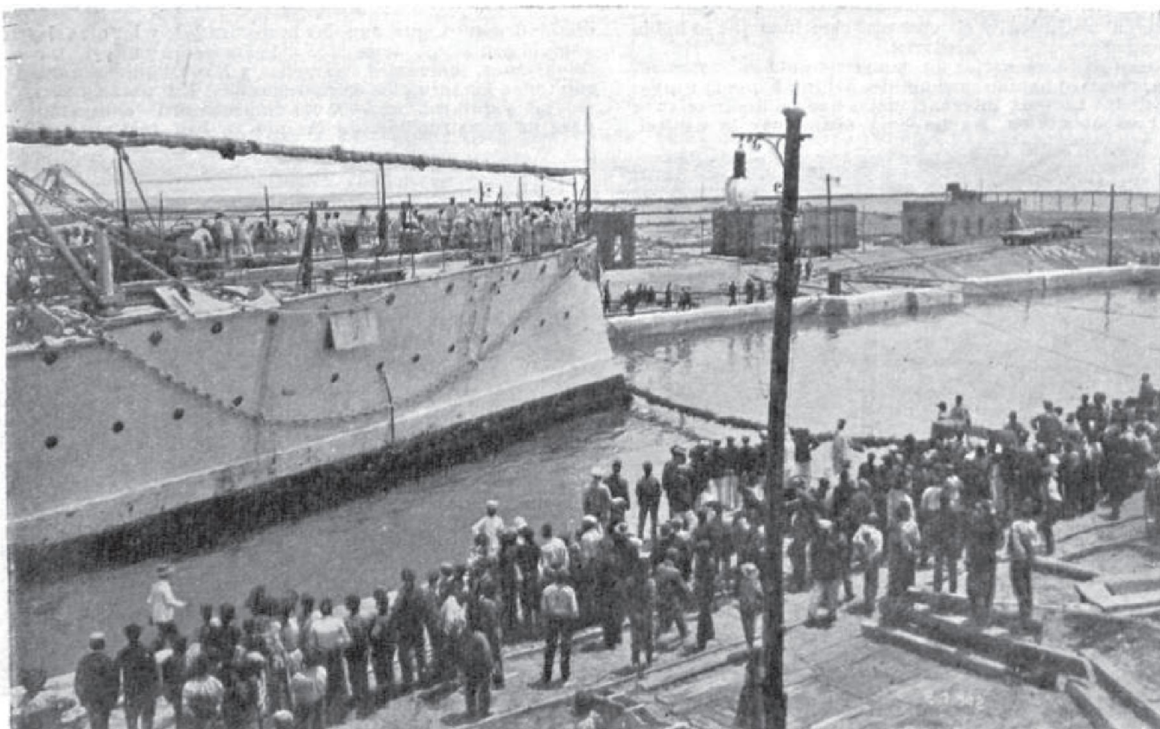
El “San Martín” frente al dique.



Entrando al dique.



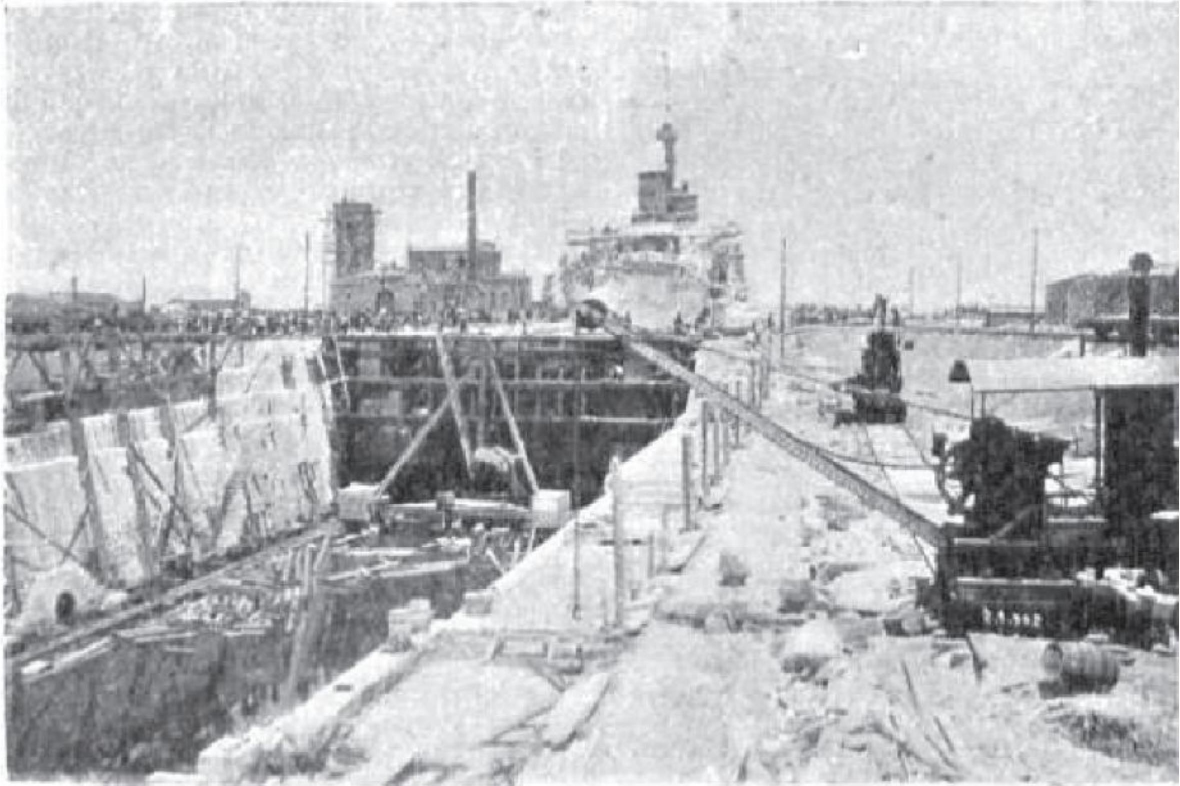
Próximo al dique.



En el momento de cortar la guirnalda.



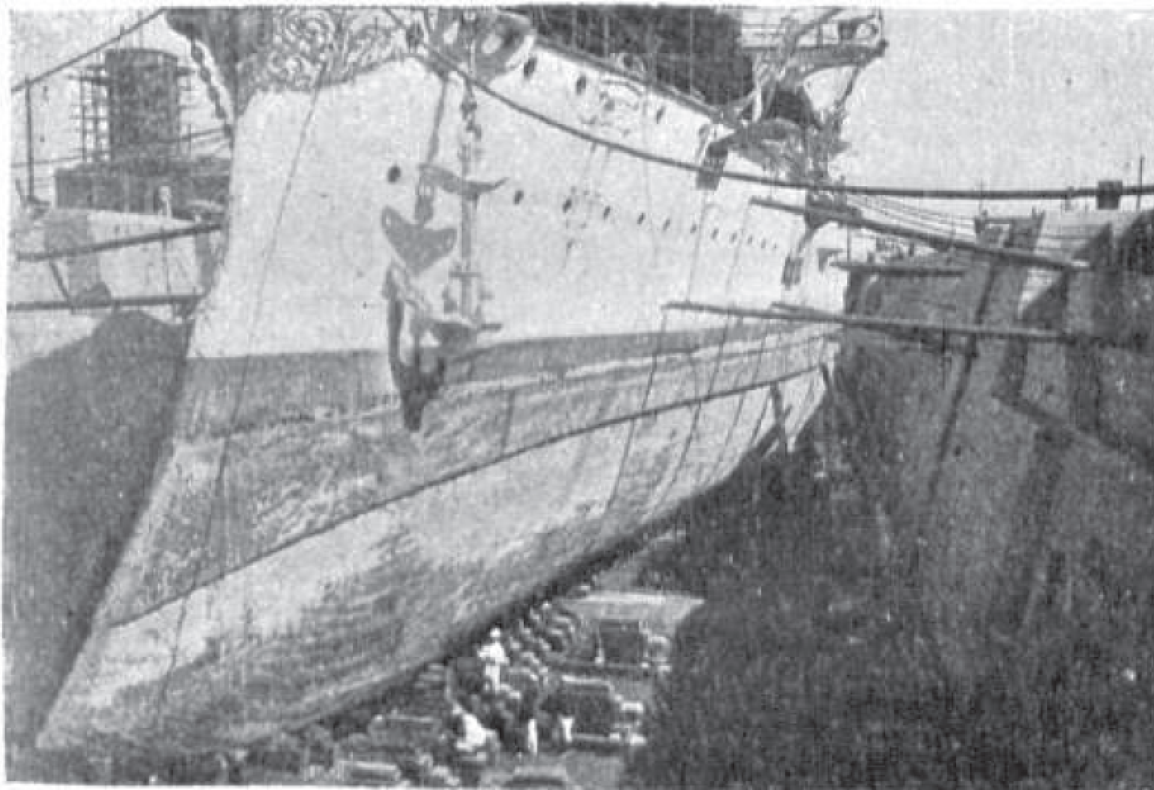
La compuerta flotadiza cerrando el dique.



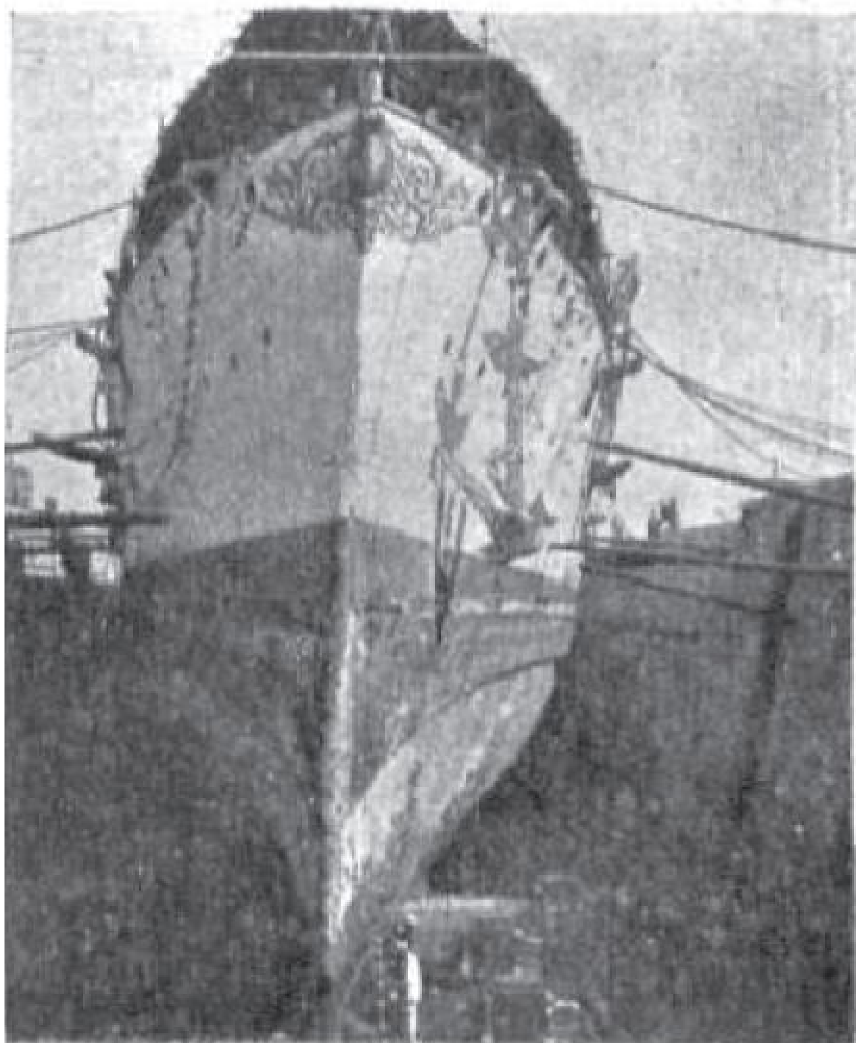
El “San Martín” encerrado en el dique.



Placa ofrecida al ingeniero Luiggi por los empleados italianos del Puerto Militar.



El “San Martín “ en seco para ser carenado.



Trabajos de carena en el "San Martín".

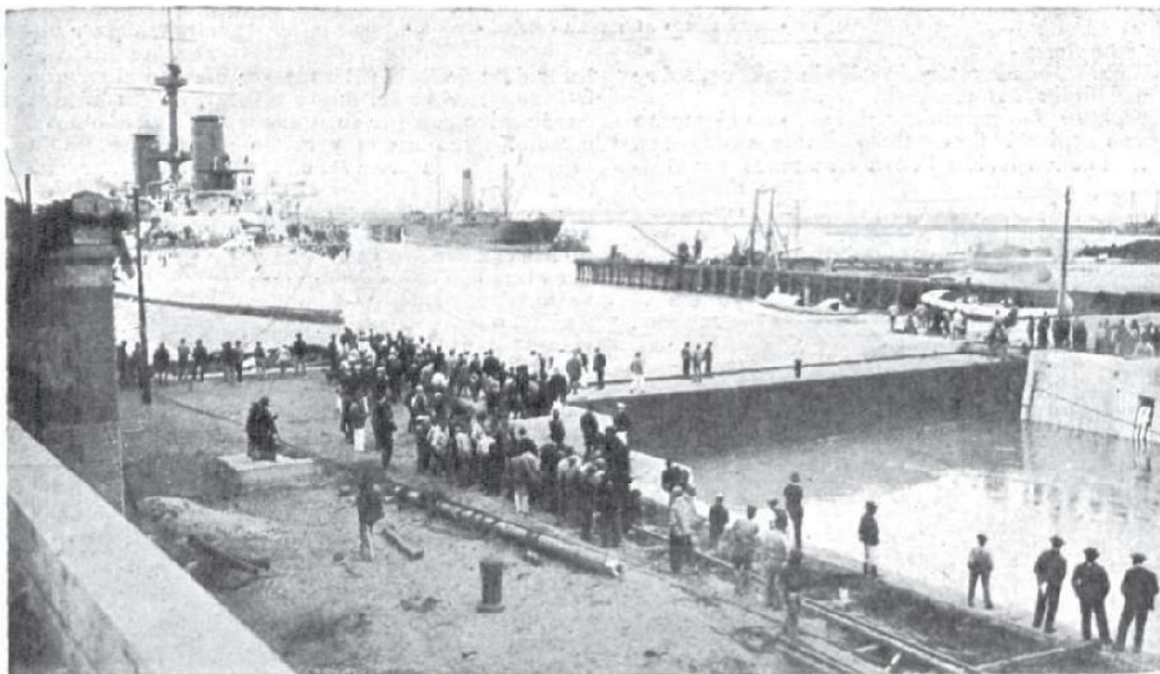
LA INAUGURACIÓN DEL PUERTO MILITAR.

UN POCO EN FAMILIA.
Caras y Caretas nro. 180. Fecha 15 de marzo de 1902.

No había más de 200 personas, de las cuales 30 de Bahía Blanca, se efectuó el sábado la inauguración del dique militar, no obstante la expectativa con que se aguadaba este acontecimiento, que libra al servicio público, según la misma palabra presidencial, un factor inapreciable de progreso sudamericano a la vez que el más valioso de nuestros elementos de defensa naval.

La ceremonia se efectuó en el "Garibaldi", precisamente el buque que determinó al gobierno a emprender la obra. A las dos de la madrugada, en medio de una lluvia torrencial el acorazado penetraba al dique, efectuando la maniobra sin el menor inconveniente, a pesar de

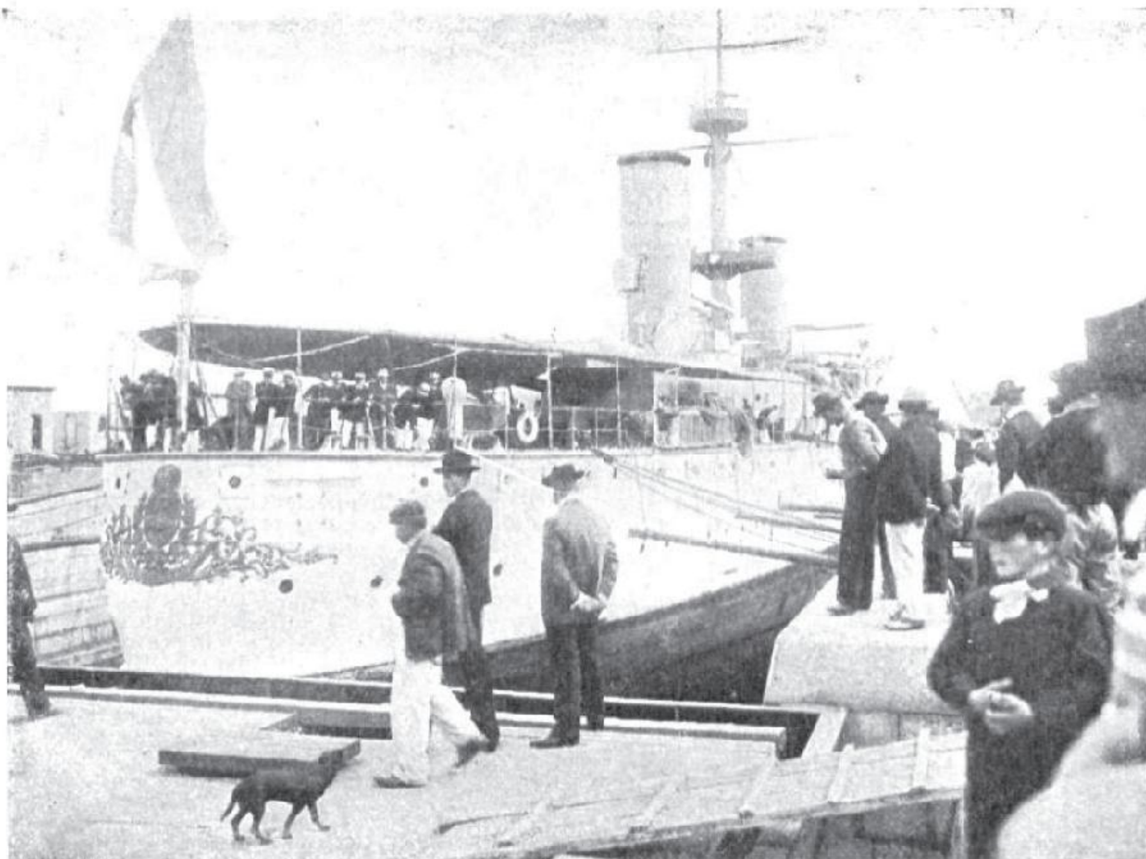
la obscuridad de la noche; y a las diez, achicada toda el agua por medio de las bombas, permanecía en seco el enorme casco. El presidente y su comitiva desembarcaron a esa hora de la "Sarmiento", examinando con explicable interés la superficie de la nave, objeto de general admiración por su bizarro aspecto y por las escasas adherencias que presentaba, sin embargo del tiempo transcurrido desde la última vez que penetrara a dique.
Terminada la inspección del barco, que duró unos tres cuartos de hora, el general Roca, con el coronel Betbeder, el ministro Portela, el general Reynolds, el senador Figueroa, el ingeniero Luiggi, Rudecindo Roca, capitán Maurette y otras personas de significación, pasaron a la cubierta del "Garibaldi", donde el presidente declaró oficialmente inauguradas las obras, en un breve discurso elogioso para los contratistas que han cumplido a conciencia los compromisos contraidos, y, sobre todo, para el director de este magno trabajo, acreedor a los votos de cuantas autoridades científicas visitaron la soberbia construcción del puerto.
Cuando finalizó la ceremonia sin más solemnidades que la referida, el ingeniero Luiggi disbribuyó ejemplares de la artística medalla conmemorativa, y se dirigieron todos a la "Sarmiento" y luego a Bahía Blanca para revistar el cuerpo de artillería montada, poniéndose después en marcha para la capital a las cuatro de la tarde.
Por la mañana había tenido lugar, al mismo tiempo que la entrada del presidente al "Garibaldi", el embarque en la bombardera "Bermejo", de los reservistas del 78 y 79 que terminaron su período de servicio en la jefatura del puerto y en la artillería de costas. Un marinero de tantos, que había oido decir que al Presidente le gustaba atender a los pobres, se acercó entre cohibido y resuelto dando lugar a este diálogo pescado en el aire:
-"Buen día, señor"
-"Qué dice"
-"Me han hecho una injusticia, señor. No me dan pasaje pa´ volver después de la baja"
-"Ah, si…?"-dirigiéndose al coronel Betbeder-el señor ministro tomará nota; andate tranquilo"
-"Señor!"
-"Eh?"
-"Y no me da un peso?..."
Con una sonrisa indefinible el general echó mano a la reserva y estuvo generoso, lo que por poco derriba de emoción al audaz y agradecido marinero.



Llegada del Presidente al Puerto Militar.



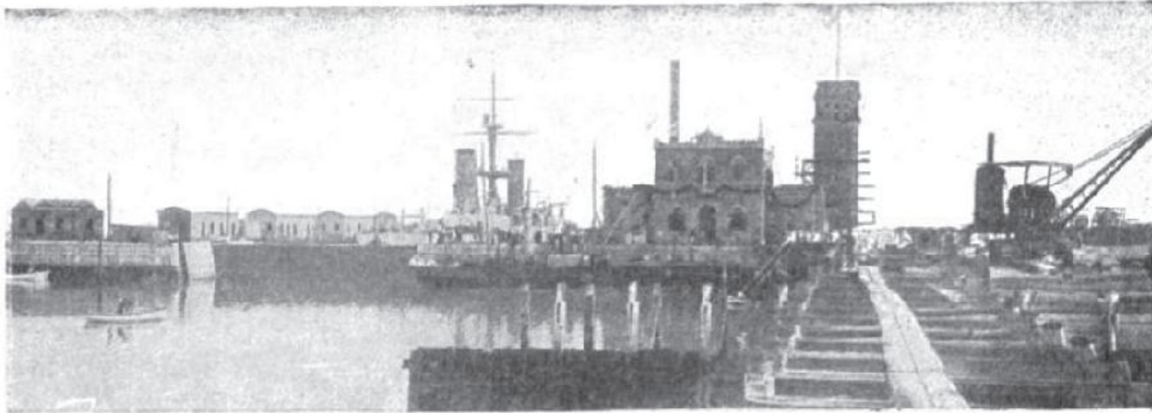
Grupo de soldados antes de la revista presidencial.



El presidente a bordo del “Garibaldi” durante la inauguración del puerto.



Una interesante conferencia del general Roca a bordo del “Garibaldi”



Embarque de soldados.

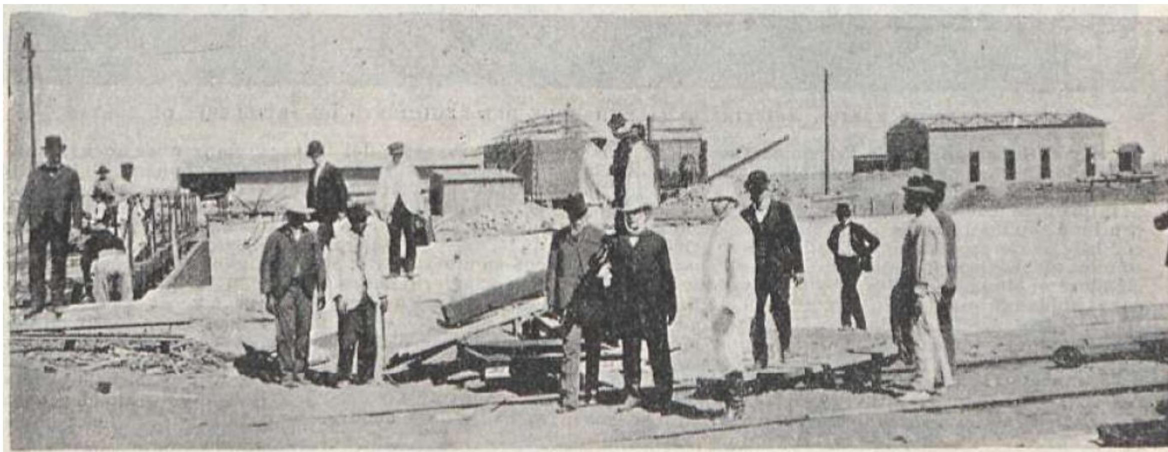


La salida del presidente en el expreso.

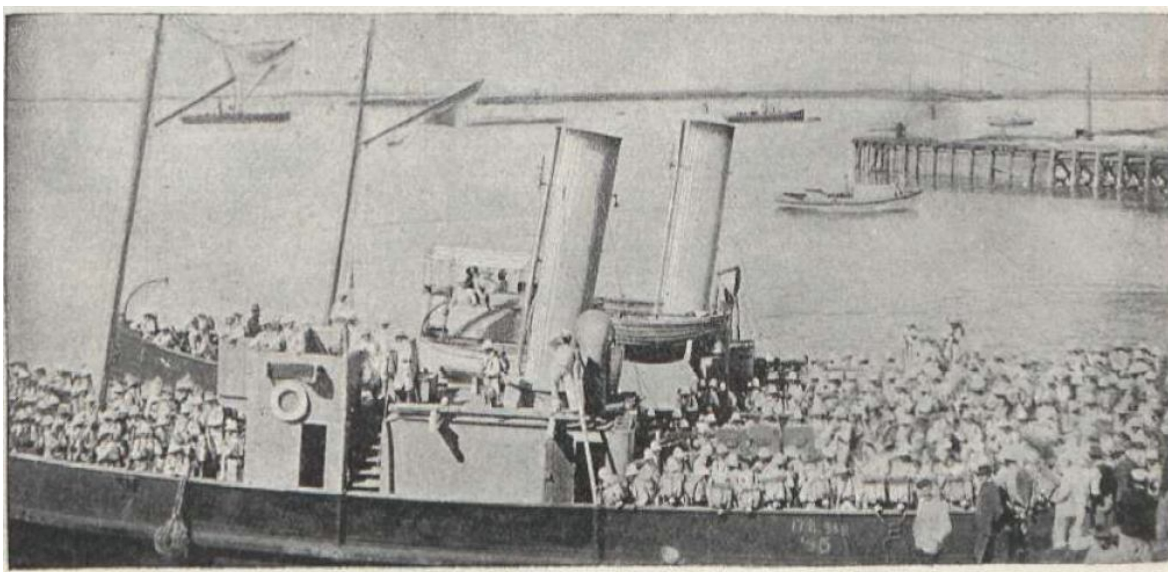
LAS MANIOBRAS NAVALES.

Por mucho tiempo no se hablará de otra cosa en los círculos navales que de estas maniobras, según parece las primeras en su género efectuadas en la América del Sud.
El simulacro de ataque y defensa del Río de la Plata ha puesto a prueba la pericia de los jefes, oficiales y tripulaciones de los barcos, como las condiciones de éstos y de la zona donde les ha tocado operar, para el caso de repeler una escuadra enemiga.
El ministro de marina, horas antes de comenzar las maniobras, revistó la división de la defensa que manda el capitán de navío Valentín Fellberg, y al día siguiente, en Bahía Blanca, adelantándose a su anunciada visita de inspección recorrió la línea de la escuadra bloqueadora, cuyo jefe es el comodoro García. La primera división de esta escuadra se halla compuesta por los cuatro acorazados, un transporte y dos avisos, además de las baterías de tierra.

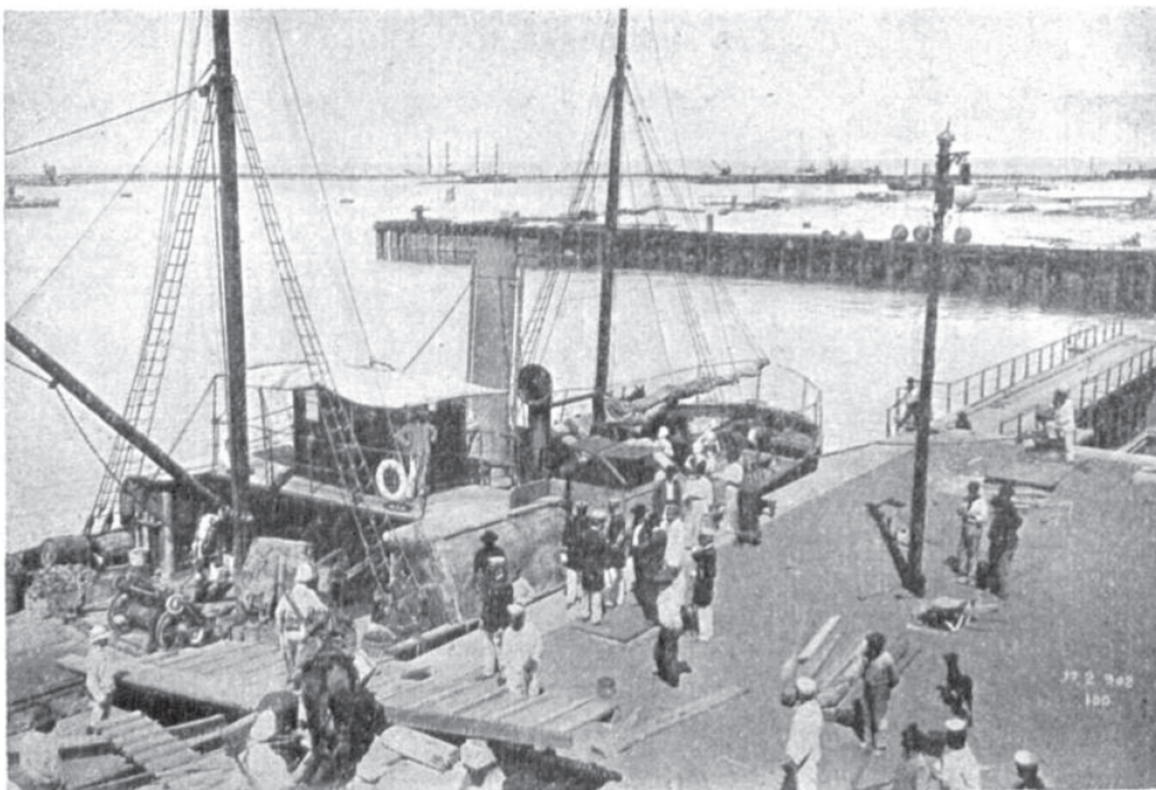
Zafarranchos de combate, tiro al blanco, ejercicios en el tiempo mínimo reglamentario, ensayos con los ascensores de munición, y lanzamientos de torpedos Whitehead, modelo 1896, se llevaron a cabo con éxito satisfactorio, como también desembarco de infantería y señales con diversos sistemas.



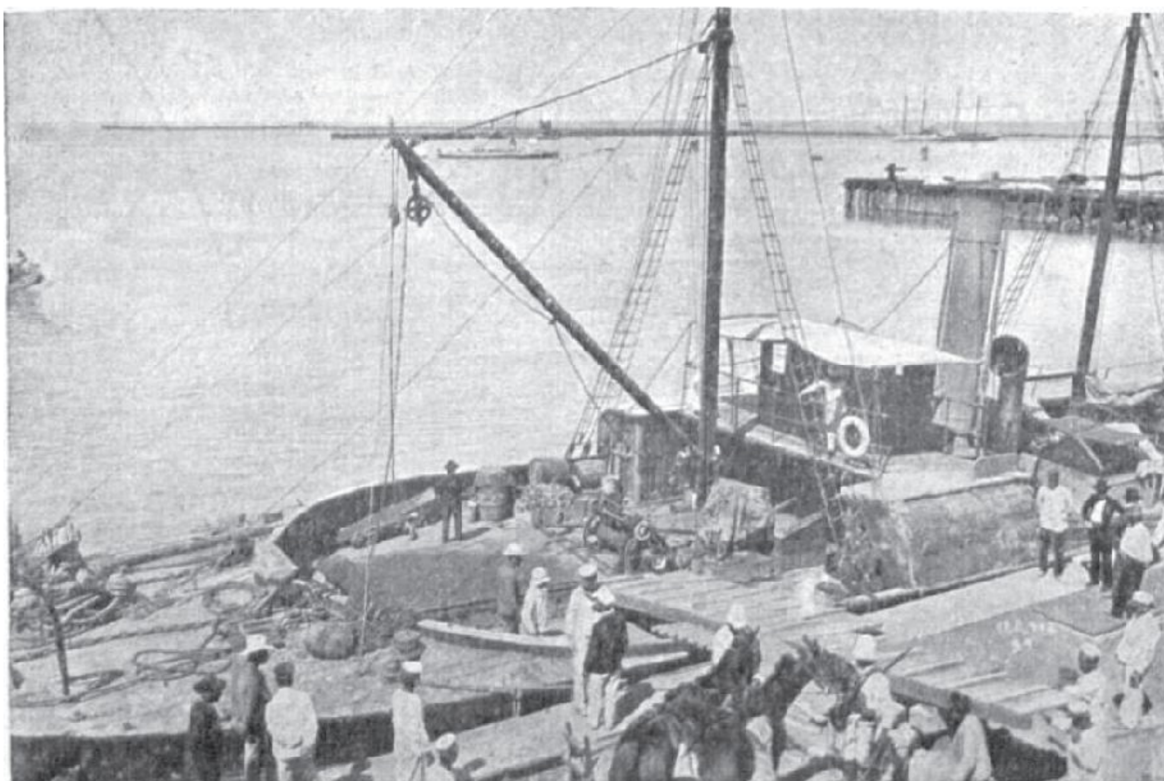
El gobernador visitando el dique de carena.



Puerto Militar. Embarco del regimiento de artillería de costas en los avisos "Tehuelche" y "Fueguino".



El ministro de marina asistiendo al embarque del regimiento de artillería de costas.



Embarque del ganado del regimiento de artillería de costas.

CARICATURAS CONTEMPORÁNEAS.
CAPITÁN DE NAVÍO FÉLIX DUFOURQ por CAO.
Caras y Caretas nro. 183. Fecha 5 de abril de 1902.



Se va feliz y contento
Al mando de la Sarmiento

Y aquí hemos de concluir
Porque de él no hay que decir
Nada más por el momento.

LA MUNICIPALIDAD DE BAHIA BLANCA AL INGENIERO LUIGGI

Caras y Caretas nro. 186. Fecha 25 de abril de 1902.

El vecindario de Bahía Blanca ha dado una muestra de su cultura, reconociendo de una manera altamente honrosa los buenos servicios prestados no solamente a nuestra patria por el ingeniero Luiggi, director de las obras del puerto militar, sino especialmente al pueblo de Bahía Blanca, cuyo intendente municipal señor Ramón Olaciregui promovió entre sus convecinos la idea de obsequiarle con una medalla de oro, cuidadosamente acuñada, a que han contribuido todos los elementos de significación que hay en la localidad.
El intendente envió la medalla con una sentida nota, realizándose luego un acto significativo.



Señor Ramón Olaciregui, presidente de la Municipalidad de Bahía Blanca.



Medalla ofrecida por la municipalidad al ingeniero Luiggi.



Reverso de la medalla.

EL “CAMBRIAN” EN EL DIQUE DE CARENA.
Caras y Caretas nro. 194. Fecha 21 de junio de 1902.

El crucero inglés “Cambrian” a cuyo bordo se halla el comodoro Groome, jefe de la escuadra británica que recorre el Atlántico desde las islas de Clan hasta el Pará, hizo su entrada el 14 del corriente en el dique seco del Puerto Militar.

En ocasión de penetrar al dique este hermoso barco, cuyos 320 pies de eslora, 496 de manga y 19 de calado, le dan una respetable categoría naval, se estrenaron las compuertas co-

rredizas y los cabrestantes movidos por la fuerza hidráulica efectuándose la operación con todo éxito.
El domingo, a las 10 de la mañana, el comodoro Barilari hizo una visita de etiqueta al distinguido jefe británico, siendo recibido con todos los honores correspondientes a su jerarquía. El lunes, finalmente se procedió a bombear el dique para dejar en seco al crucero, notándose al descubrir los fondos pequeñas abolladuras que obligarán a cambiar algunas planchas, operación que será efectuada por los talleres militares del puerto.
Retribuida por el comodoro Groome la visita al señor Barilari, el coronel Maurette le ofreció un almuerzo.


El “Cambrian”, buque inglés, el primero extranjero de guerra que ha entrado en el dique de carena de Puerto Belgrano.

EL REGRESO DEL COMISIONADO ARBITRAL.
EN PUERTO MILITAR Y EL TANDIL.
Caras y Caretas nro. 195. Fecha 28 de Junio de 1902.

Ya está de regreso en Buenos Aires el comisionado del árbitro en nuestra cuestión de límites con Chile, Sir Thomas Holdich, acompañado de su hijo y del señor teniente Dickson, ambos distinguidísimos oficiales del ejército inglés. Llegó también con ellos el perito doctor Moreno, que les ha acompañado en toda su larga excursión a los terrenos litigiosos de la región sur. Han recorrido toda la zona andina, imponiéndose verdaderos sacrificios, pero tanto sir Thomas como el doctor Moreno vienen muy satisfechos de los restultados obteni-

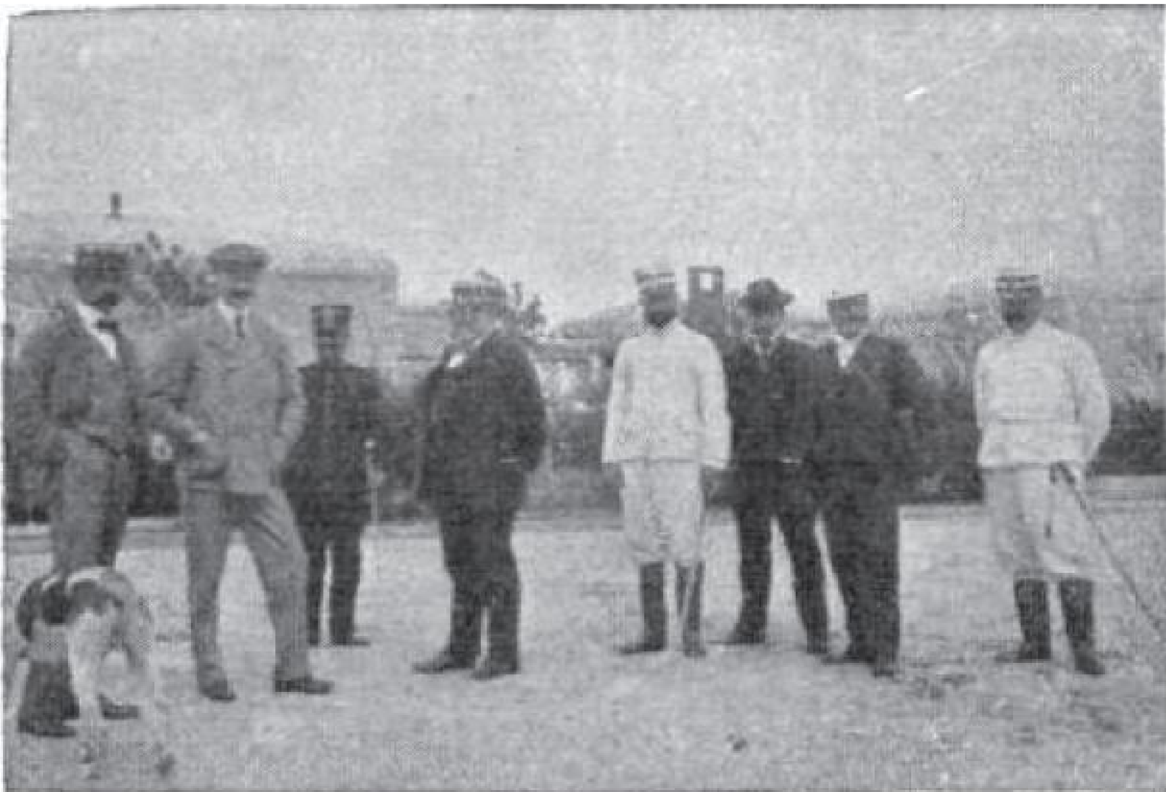
dos y el primero, que es un hombre de estudio, declara que las penalidades sufridas no son nada comparadas con las gratas emociones que han experimentado en la maravillosa región que ha tenido oportunidad de conocer.
El viaje desde los puertos del sur a Bahía Blanca lo hicieron cómodamente en el crucero "Buenos Aires" comandado por el capitán de navío Guillermo Nunes.
-Y qué tal viaje ha tenido el señor coronel en costas tan desamparadas?
-Admirable, señor, La Patagonia es una comarca maravillosa desde cualquier punto de vista que se la considere.
-Y el Chubut le impresionó bien?
-Ese país es de una fertilidad asombrosa, y mis connacionales que viven en él, han realizado verdaderas fortunas. Allí como en todas partes en esta república, no prosperan sino aquellos hombres sin preparación alguna para la felicidad.
El señor coronel Holdich trae gratísimas impresiones de su visita a Bahía Blanca y especialmente al puerto militar, que visitó detenidamente, aplaudiendo sin reservas al señor ingeniero Luiggi por la obra realizada bajo su dirección, que él reputa una de las más notables en su género que haya conocido. Se le dio una comida a bordo del crucero inglés que se halla en el dique de carena, y dijo a sus oficiales que a bordo del "Buenos Aires" creía encontrarse en un buque británico, pues no solamente todo el personal hablaba el idioma inglés, sino que el servicio era hecho como en el mejor barco de la corona.



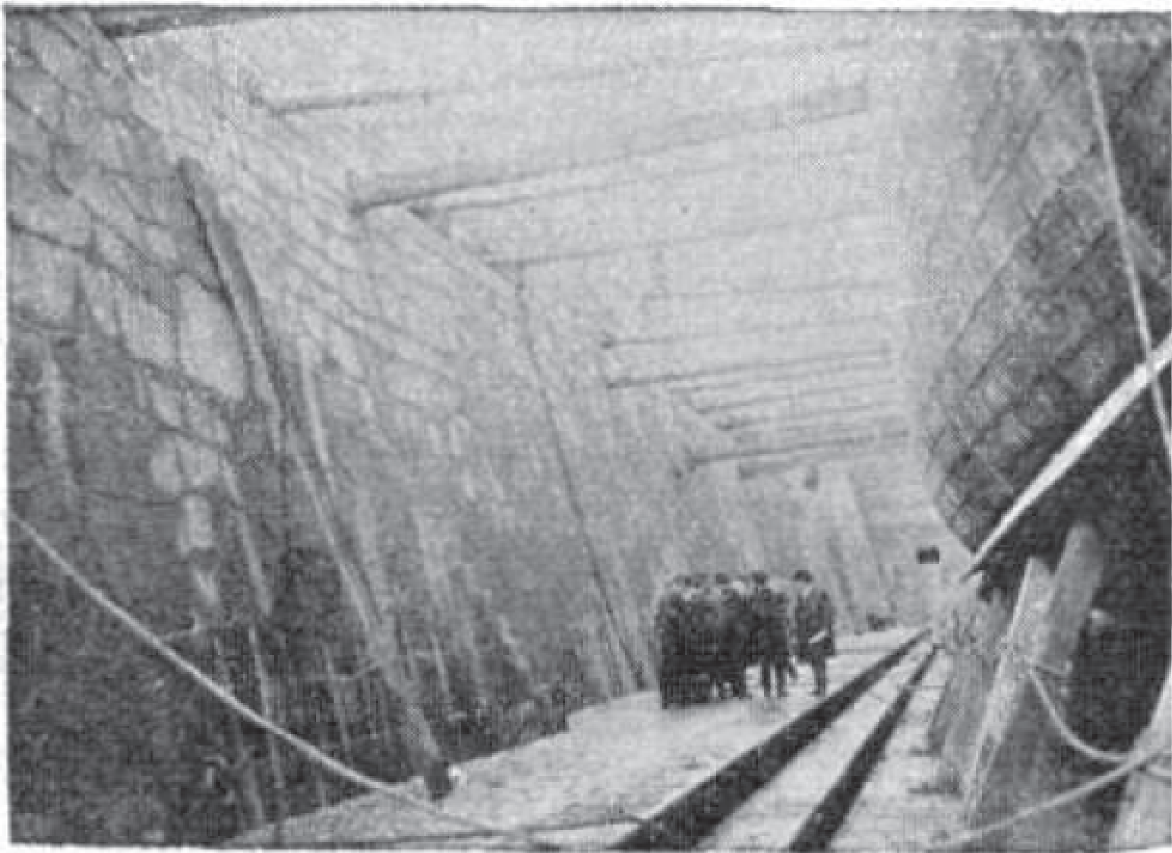
Llegada del "Buenos Aires" a puerto militar.



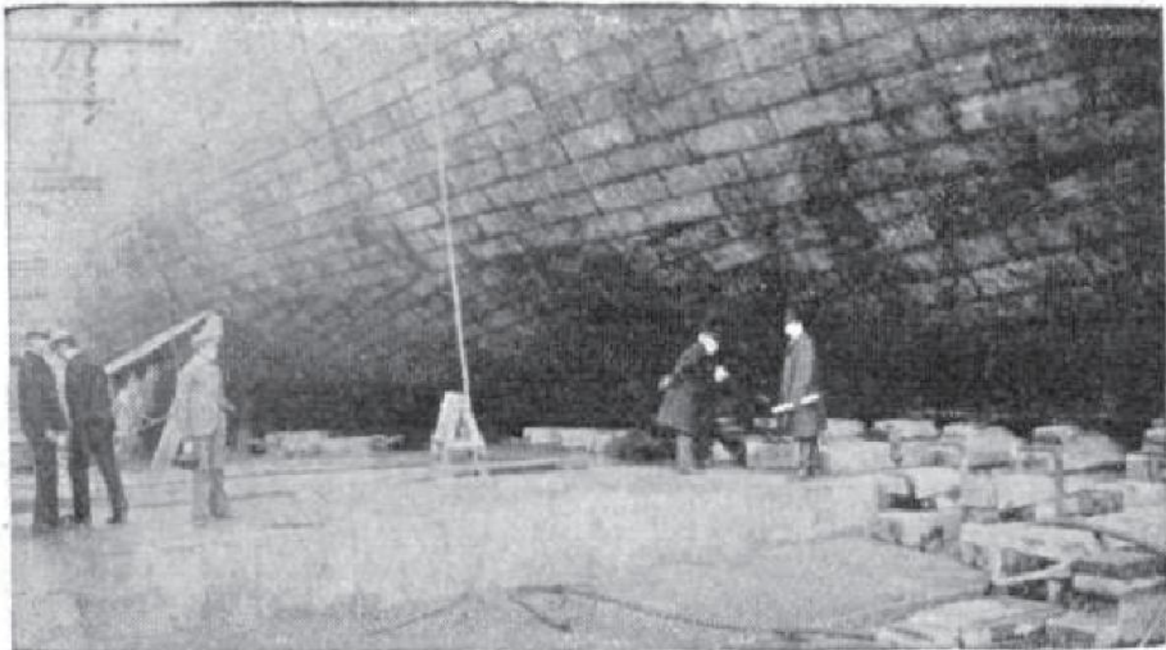
A bordo del “San Martín” sir Thomas Holdich, doctor Francisco Moreno, comodoro Atilio S. Barilari, capitán Dickson y T. Holdich.



Capitán Thomsom Robertson y doctor Moreno visitando las baterías.



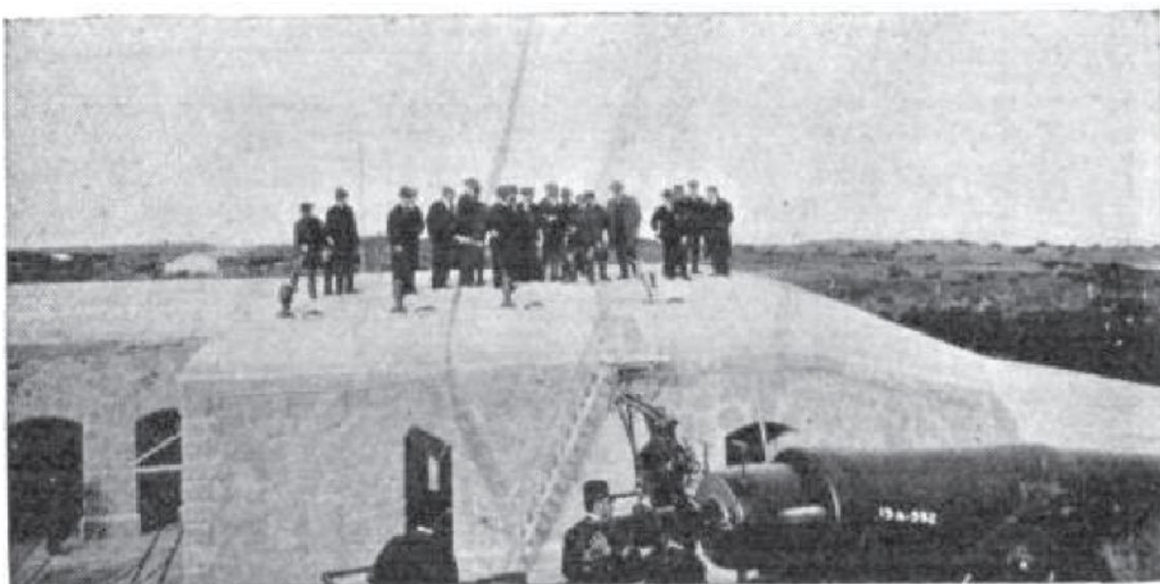
Sir Thomas Holdich en el fondo del dique de carena.



Debajo de la quilla del crucero inglés “Cambrian” en seco en el dique de carena.



Sir Thomas Holdich en la comandancia del regimiento de artillería de costas.



Sobre la batería.



Visitando un almacén de proyectiles.



Inspeccionando una pieza Krupp de 24 cmts.

EL MINISTRO DE MARINA EN PUERTO BELGRANO.
MANIOBRAS DE DESEMBARCO.
Caras y Caretas nro. 204. Fecha 30 de agosto de 1902.

La reciente visita del ministro Betbeder al puerto militar de Bahía Blanca tenía por objeto conocer el aprovechamiento de los conscriptos durante el último período e inspeccionar el estado del material y armamento de los buques.

Nuestras noticias atestiguan que todo ha sido hallado en perfecto orden rivalizando los acorazados en la presentación irreprochable de sus distintos servicios, y las tripulaciones en celo militar para exhibir la correcta preparación adquirida en el tiempo que han permanecido en servicio.

Dedicados los primeros días al examen de a bordo, se ordenó el viernes 22 ejecutar una gran operación de desembarco que resultó muy lucida para los contingentes de conscriptos. 120 hombres componían la fuerza por cada buque, y, en embarcaciones menores, realizaron cumplidamente la maniobra, atracando en distintos puntos del puerto militar con la infantería a vanguardia, mientras la artillería con sus piezas armadas quedaba lista para operar.

Poco después y con el propósito de aquilatar la instrucción de infantería de todo el personal, ordenó el ministro que desembarcara en combinación con los contingentes, un cuerpo de 1122 hombres. En tierra esta división formó dos batallones de infantería y uno de artillería,

alcanzando el total con el regimiento de artillería de costas que se agregó después, a 1350 hombres, mandados en jefe por el capitán de navío Hipólito Oliva, teniendo al comandante Allaria como encargado del estado mayor.

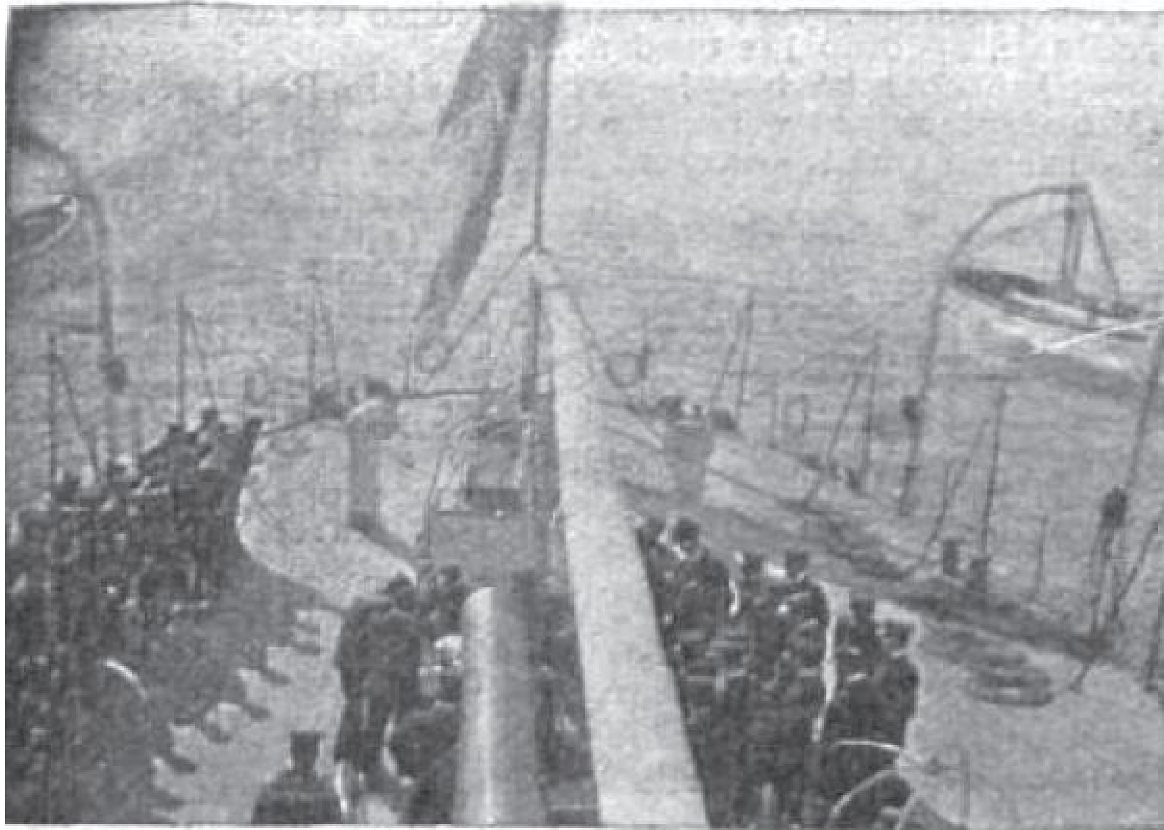
Fue un interesante golpe de vista el que ofreció esta tropa, mereciendo elogios la oficialidad y los marineros, pues no hubo tropiezo ni accidente alguno desde las 8 de la mañana en que comenzó la operación, hasta cerca de medio día en que el ministro verificó en detalle la instrucción de cada cuerpo, atraído principalmente por el regimiento del comandante Allaria, de artillería de desembarco de costas.

Un abundante asado con cuero distribuido a todo el mundo, y al que también hizo formidables honores el coronel Betbeder, fue un buen alto en la maniobra que continuó por la tarde con un simulacro de ataque y defensa de todas las fuerzas divididas en dos bandos. Casi al anochecer terminaba el reembarco, mientras la inspección ministerial se extendía a las nuevas e interesantes obras del puerto.

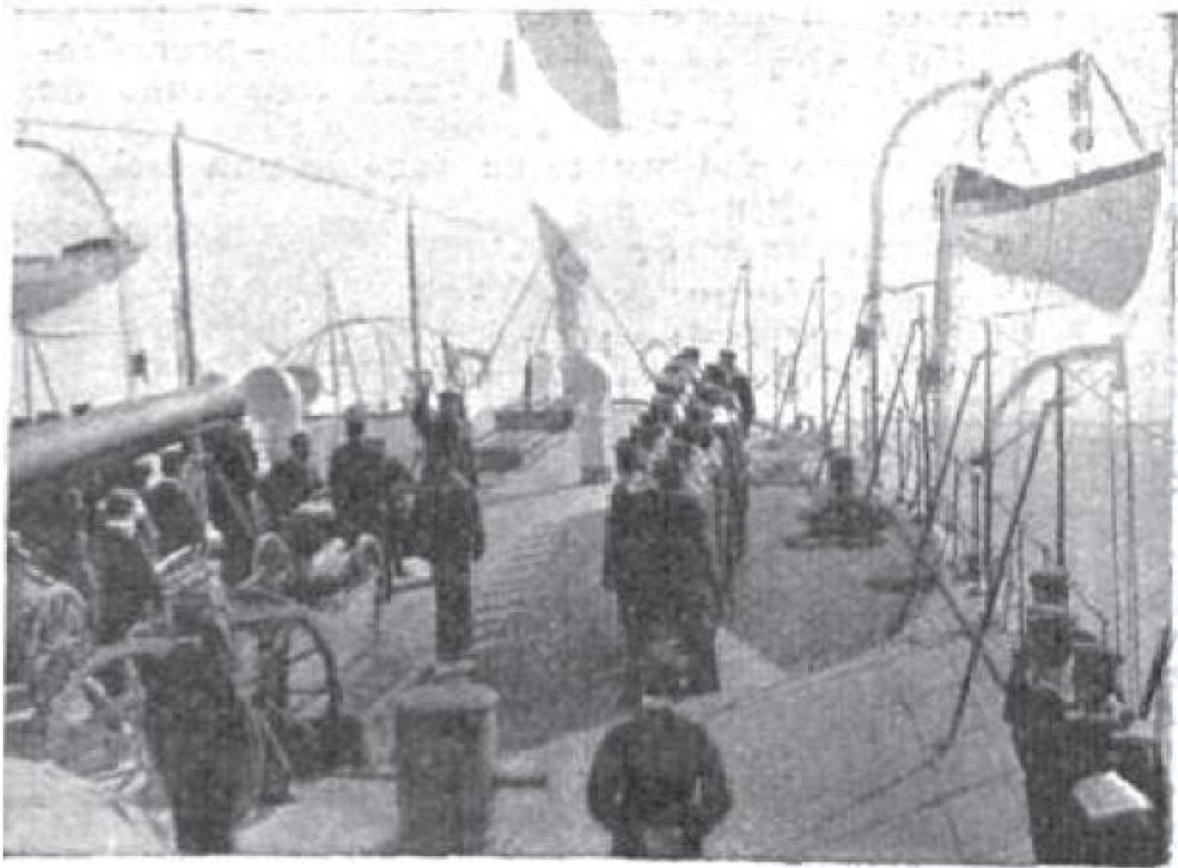
El excelente estado disciplinario de las tropas, buena conservación de los armamentos y del valioso material que atesoran las naves surtas en Bahía Blanca satisfacen el patriotismo, ya que el país ha insumido tanto dinero en esta escuadra que con justicia le enorgullece.

El ministro Betbeder y sus acompañantes regresaron satisfechos de la gira, despidiéndose de la oficialidad con frases de estímulo para los que trabajan tenazmente, entre el aplauso de todos, por el cumplimiento del deber.

Las nuevas obras que se realizan en el puerto militar, entre las que figuran varias proyectadas por la inspección de electricidad que tan acertadamente dirige el comandante Durand, son dignas del hermoso trabajo del puerto.



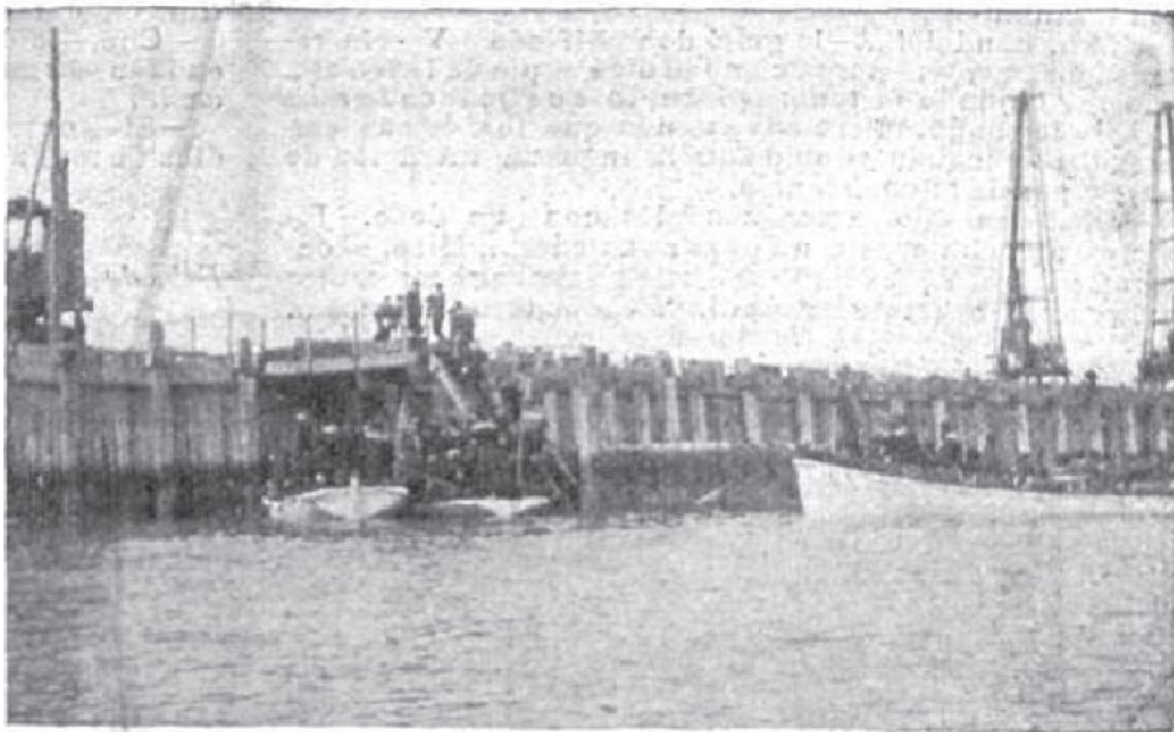
Sorteo de los conscriptos a bordo del acorazado “General Belgrano”.



El primer conscripto que sacó bolilla blanca.



Llegada del ministro a bordo del Belgrano.



Una compañía subiendo al muelle.



Batería formada con las piezas del desembarco.



Pasando un alambrado en el campo de maniobras.



Preparando el asado con cuero para los 800 hombres que componían la fuerza mandada por el capitán de navío Hipólito Oliva.

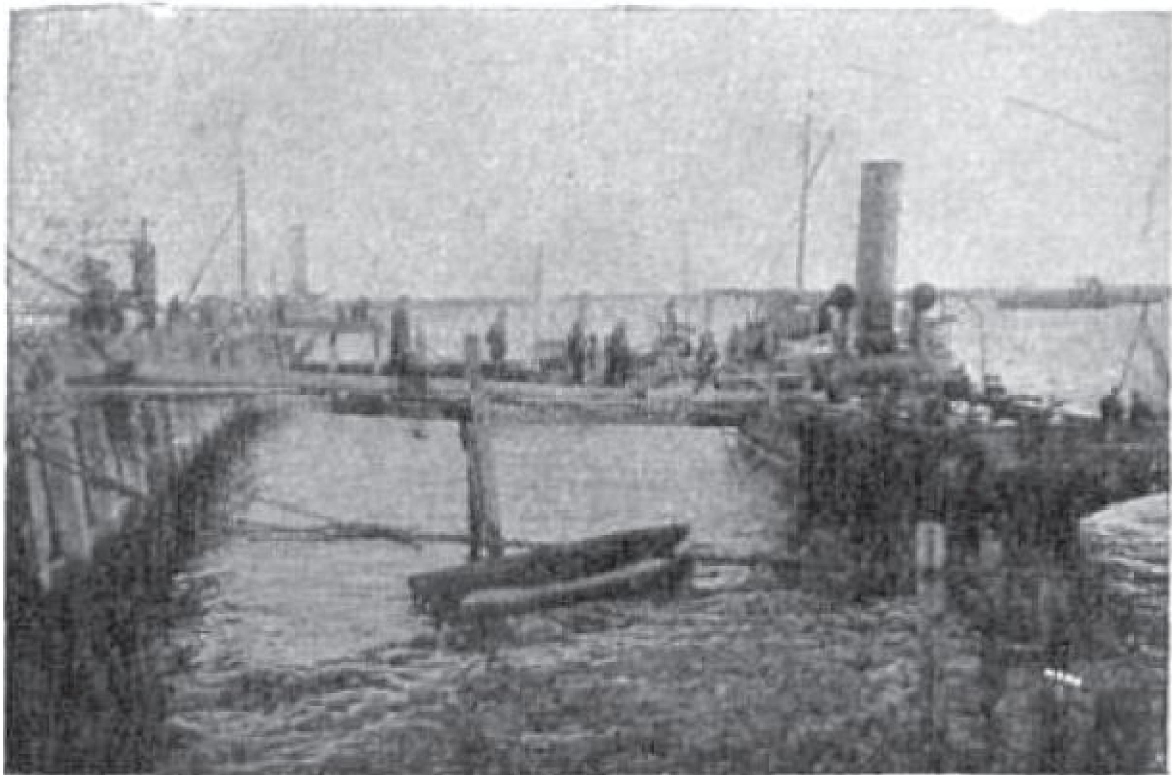

El ministro y su estado mayor haciéndo los honores al asado.

BAHÍA BLANCA.
LA COMISIÓN MILITAR EN VIAJE A CHILE.
Caras y Caretas Nro. 206. Fecha 13 de septiembre de 1902.

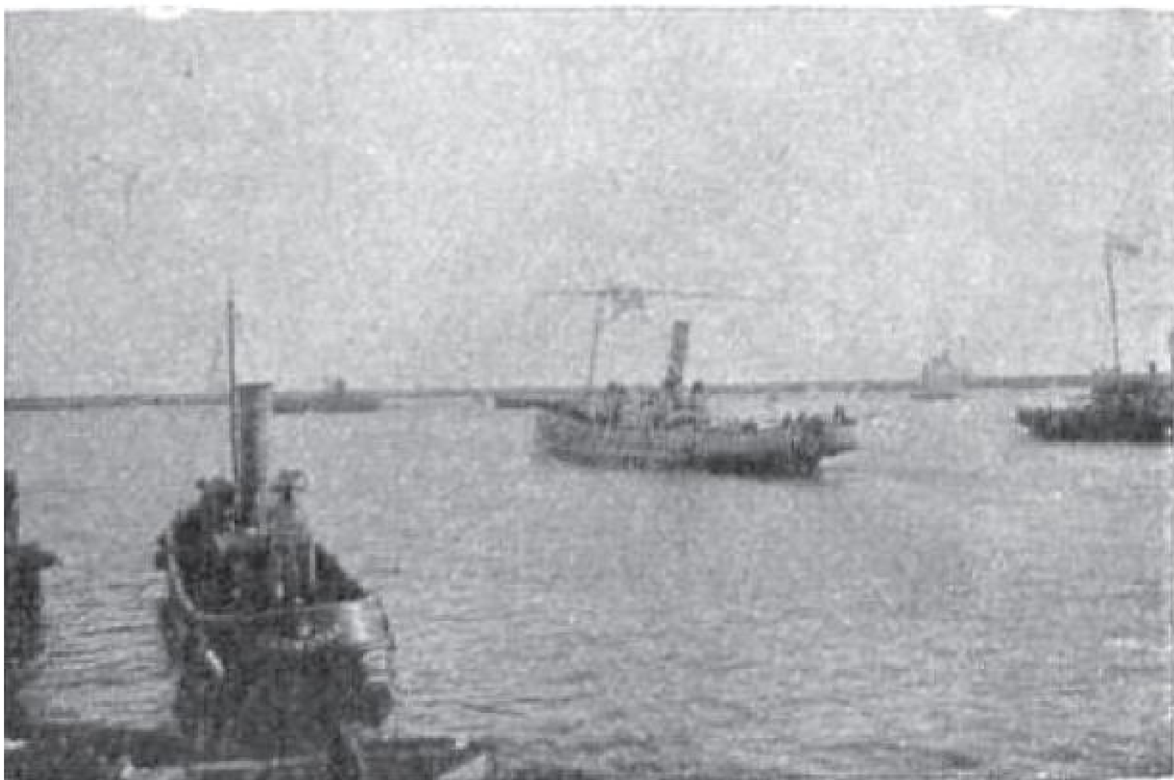
La comisión que preside el teniente general Campos, partió, como es sabido, el último día de agosto del Puerto Militar de Bahía Blanca.
Era de esperarse,-dadas las personas que constituyen la comisión y el alto carácter de las funciones que desempeñará en Chile,-una entusiasta acogida en la gran ciudad del sud de Buenos Aires. Así ha sido, en efecto, habiéndose congregado en la estación del ferrocarril numerosas personas que saludaron efusivamente a los mensajeros de la paz formulando voces por la felicidad del viaje. La banda del batallón de infantería montada batió dianas en honor de los jefes y el tren se puso en marcha, llegando al Puerto Militar, de donde en un vaporcito la comisión se dirigió al acorazado San Martín.



El general Campos, vicealmirante Solier y demás comisionados a Chile, visitando el dique de carena.



La comisión embarcándose en el aviso “Tehuelche”.



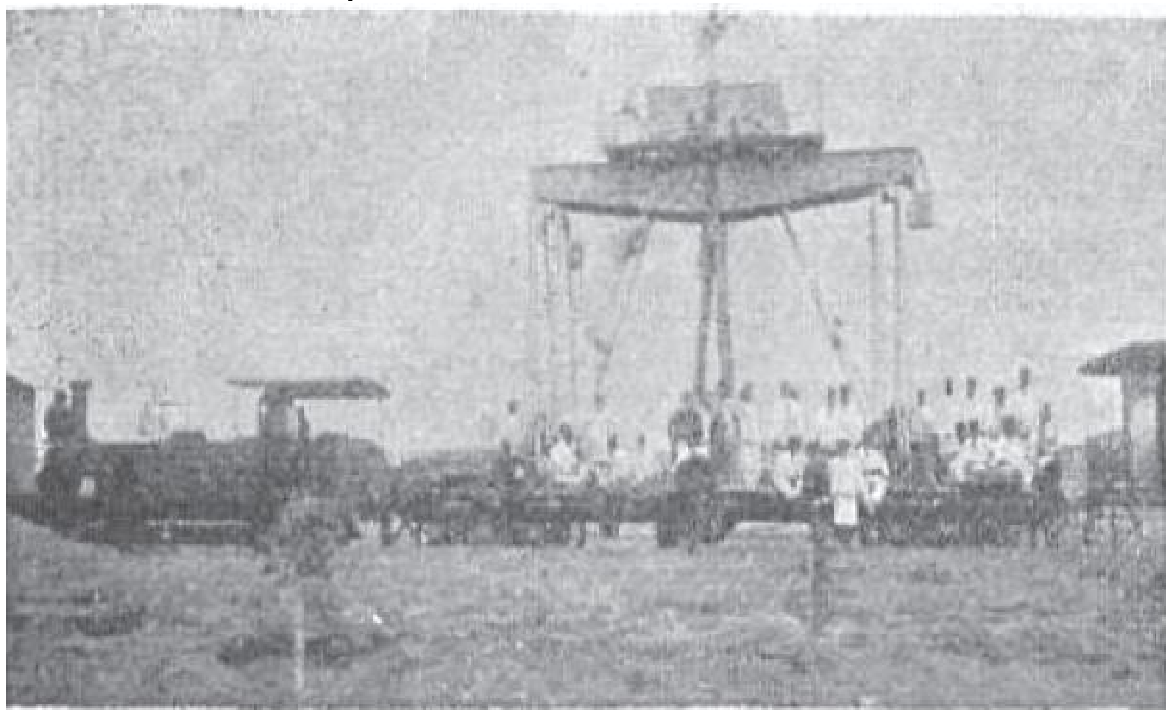
El aviso “Tehuelche” conduciendo a la comisión al San Martín.



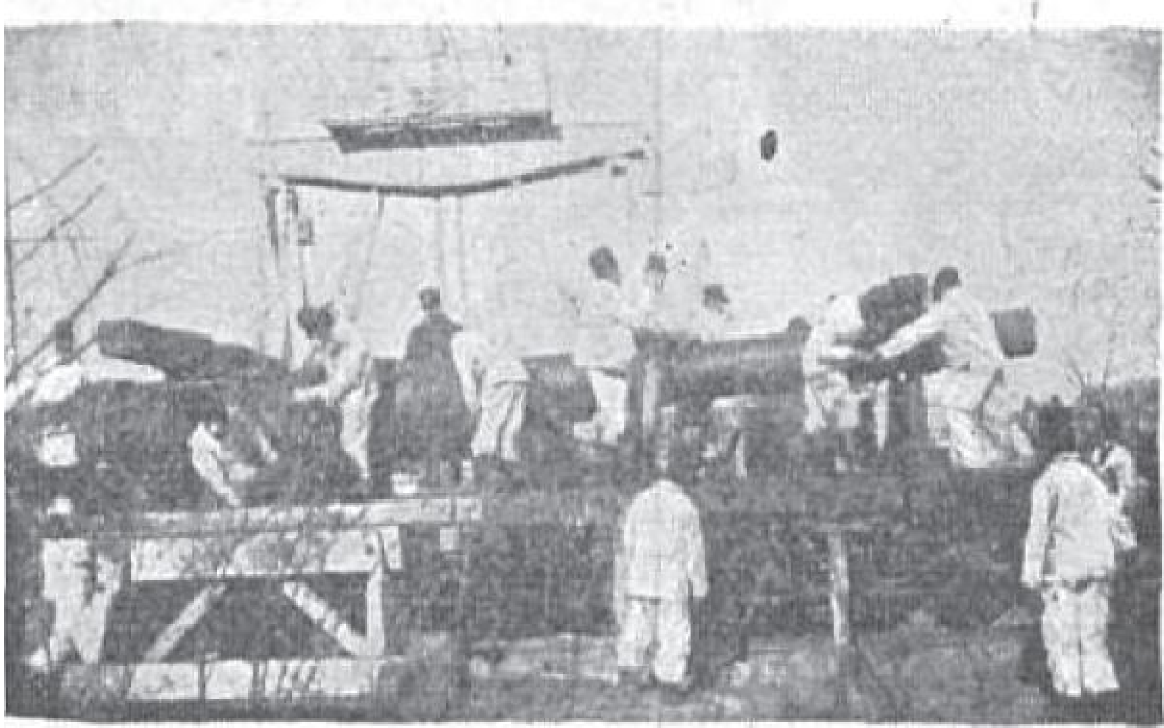
Estado mayor del acorazado “San Martín”.

PUERTO MILITAR.
COLOCACIÓN DE PIEZAS DE GRAN CALIBRE EN LA CUARTA BATERÍA.
Caras y Caretas nro. 211. Fecha 18 de octubre de 1902.

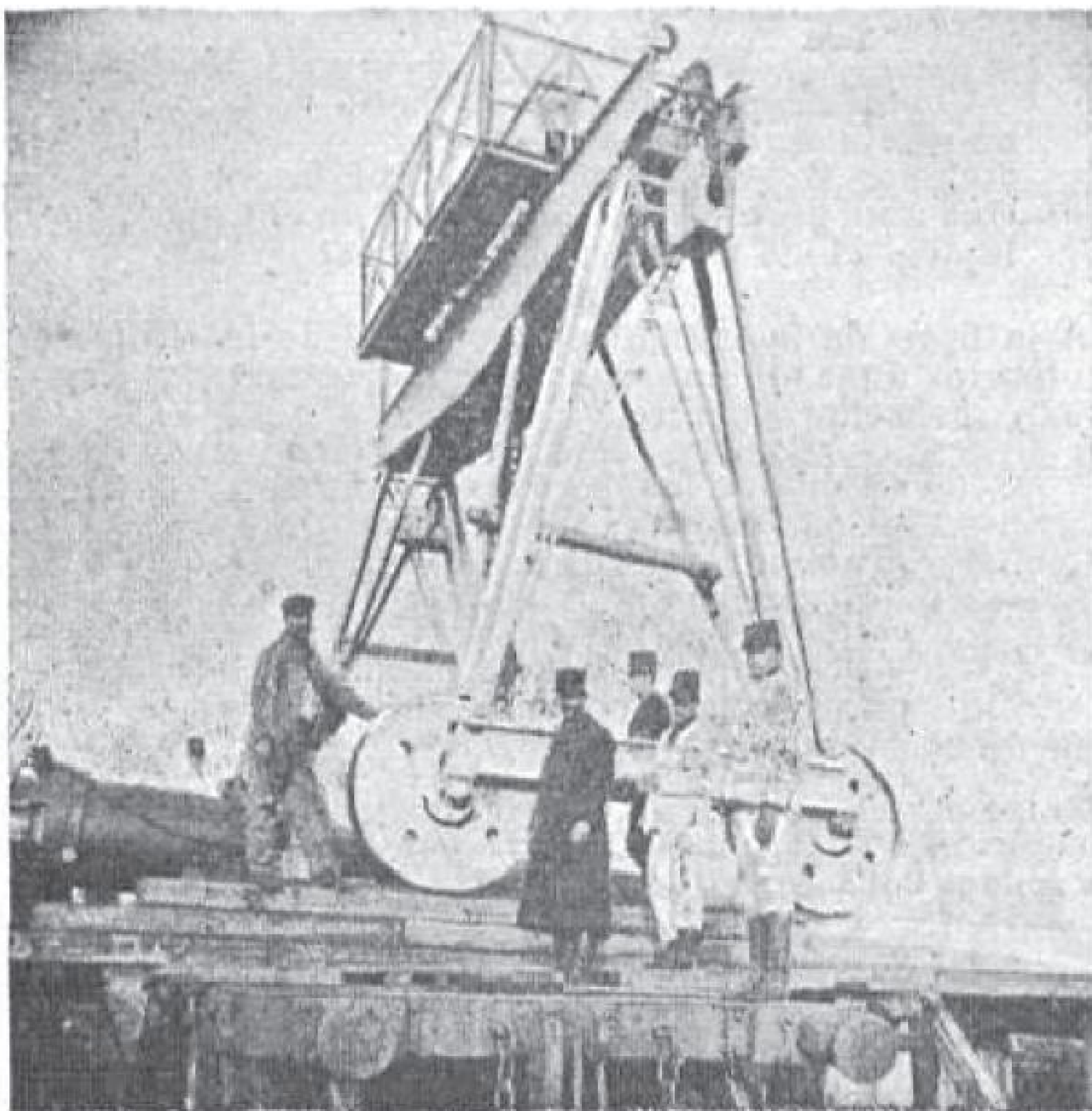
Las fortificaciones del puerto militar de Bahía Blanca, continuamente completadas y mejoradas, son ya dignas de los millones de pesos que la nación ha invertido en tan magnífica obra, exponente avanzado de nuestros progresos en la marina de guerra.
Pocos días ha fueron colocadas en la cuarta batería bajo la dirección del teniente Jorge Ph. García, cuatro piezas de grueso calibre, habiéndose empleado en la operación una grúa de 35 toneladas. El tiempo exigido para este trabajo realizado en las mejores condiciones, fue de 12 horas como máximo y de 6 ¼ como mínimo.



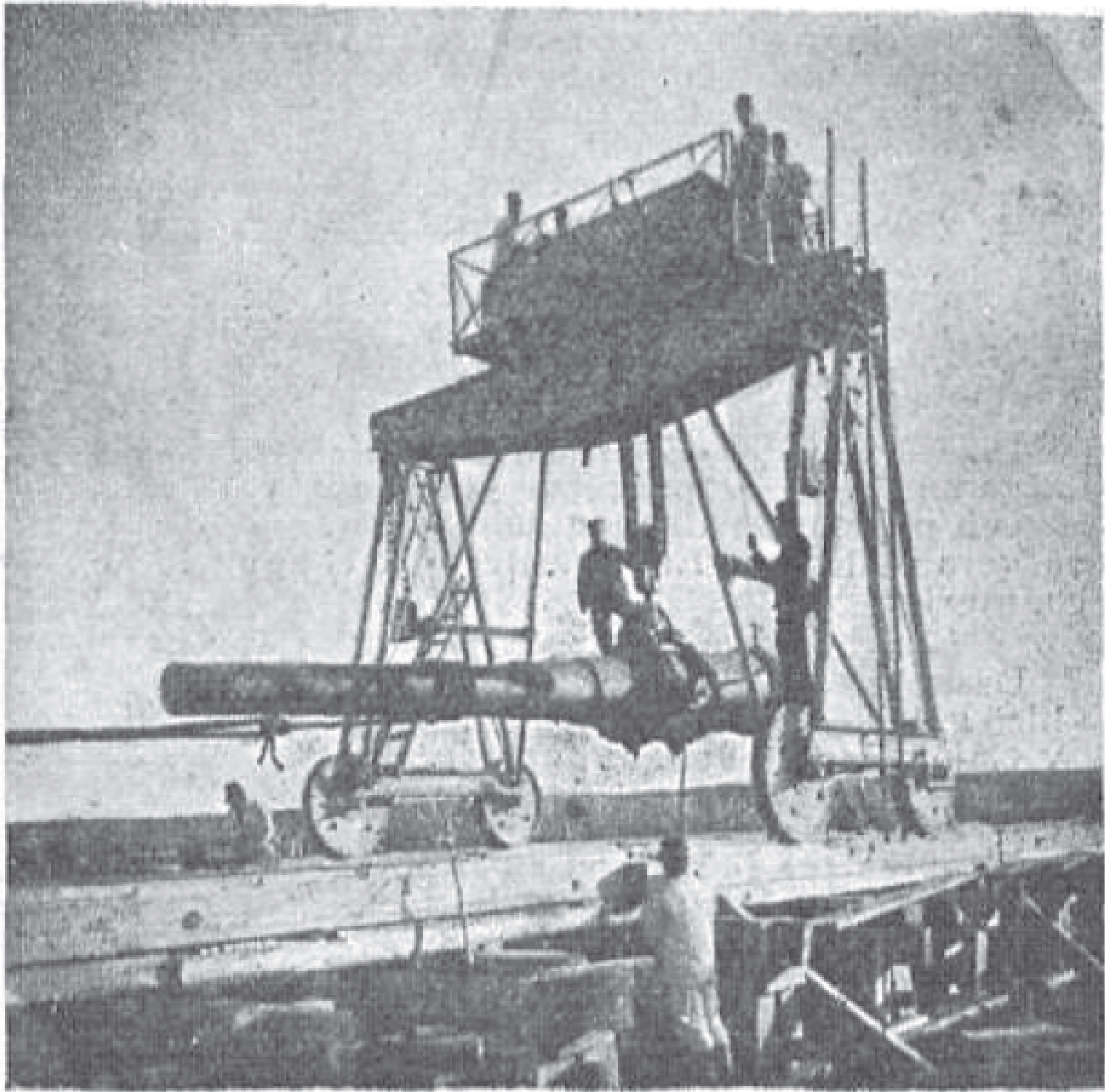
El transporte de la grúa de 35 toneladas para mover las piezas de artillería.



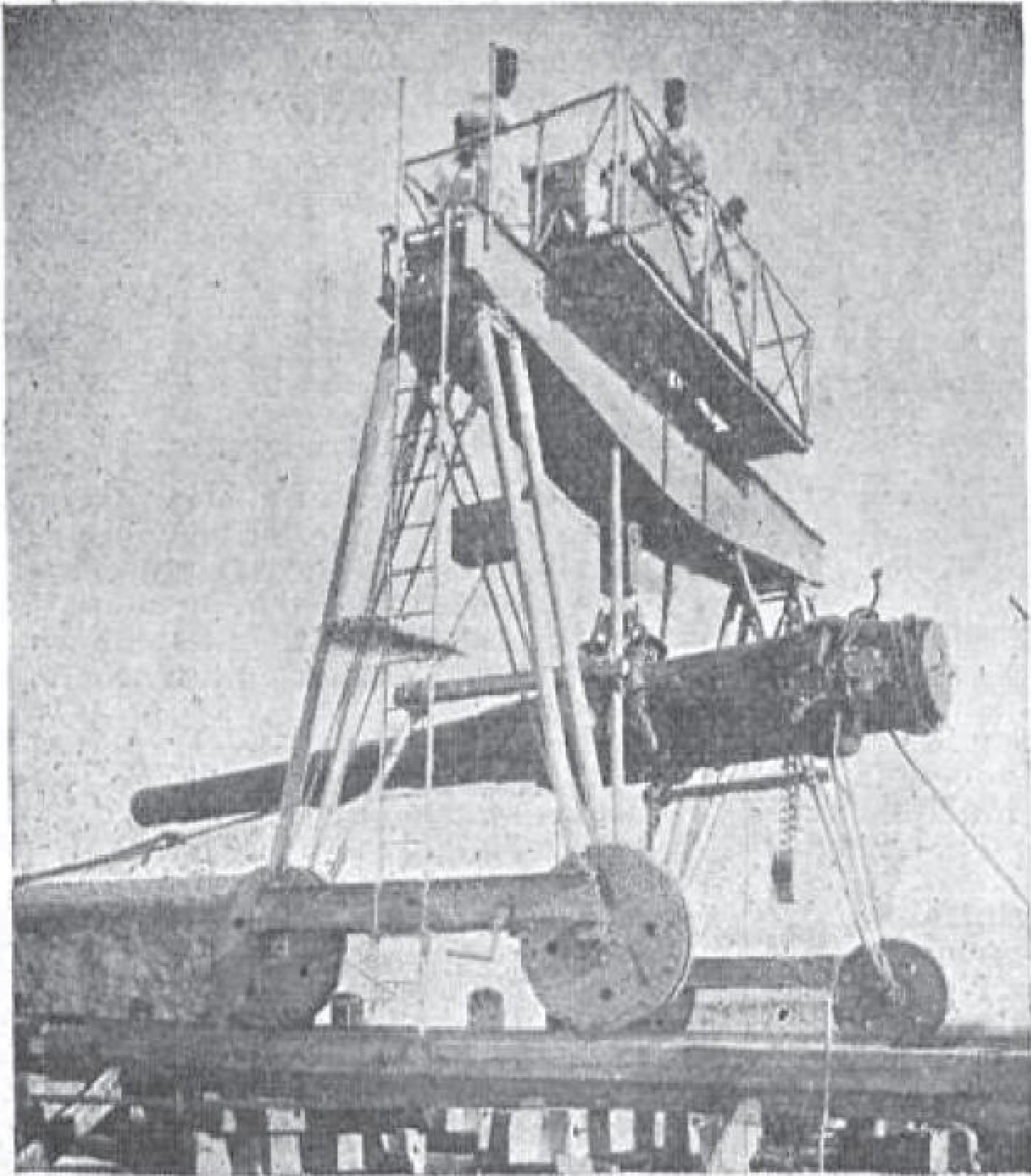
Montaje de un cañón de 24 cmts. Momento en que con auxilio de los gatos se levanta la pieza para hacerla girar.



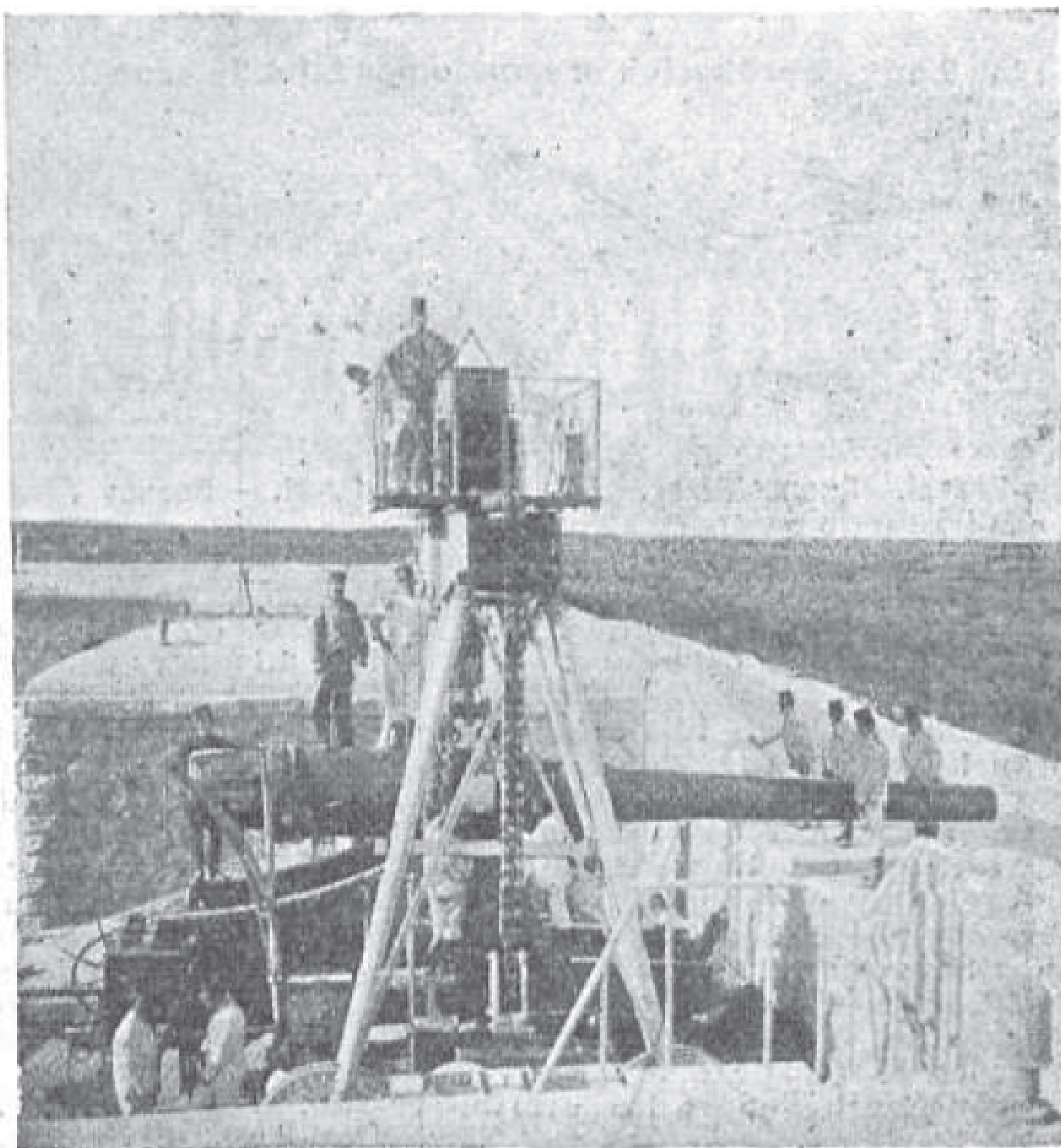
La misma pieza lista para ser tomada por la grúa.



La pieza levantada por la grúa para que pueda correr.



La pieza levantada a su mayor altura sobre los muñones.



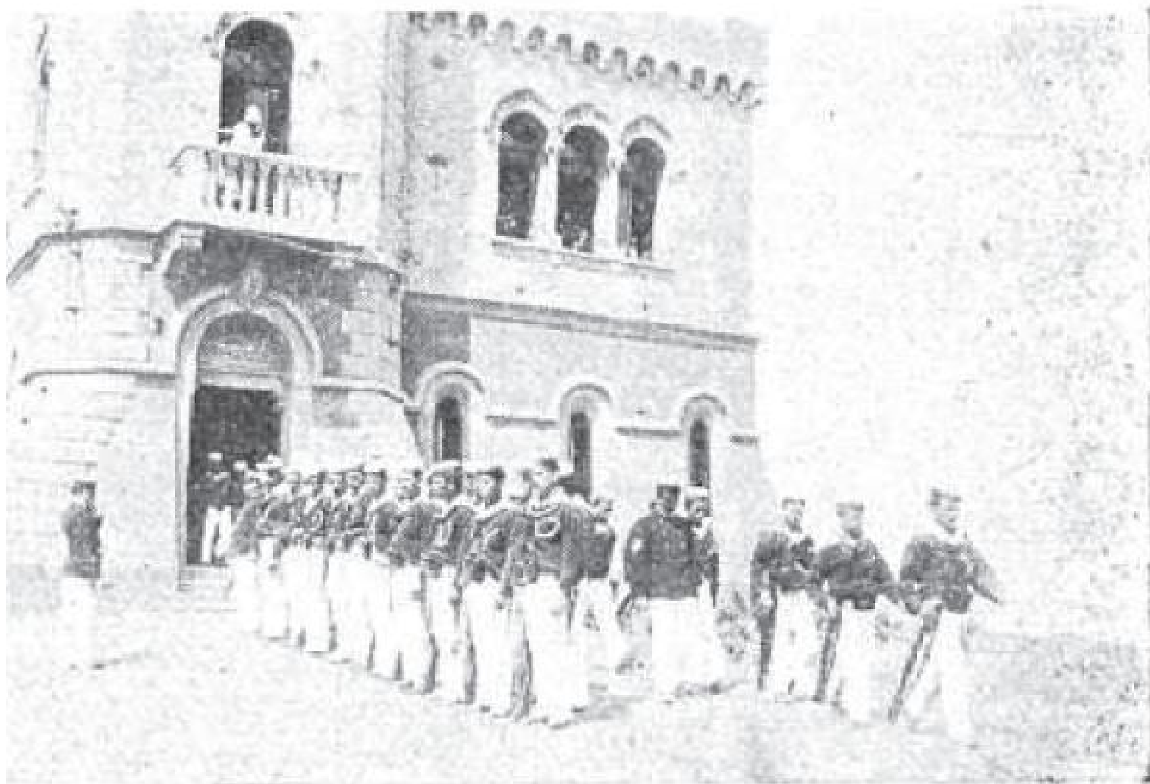
La grúa sobre la plataforma de la batería, en el momento de hacer descansar el cañón en su cureña.

LA PRIMERA MISA EN EL PUERTO MILITAR.
Caras y Caretas Nro. 230 del 28 de febrero de 1903.



El comandante Maurette, Martín Silveira y demás jefes del Puerto Militar acompañando a las familias después de la misa.

El bonito edificio que se levanta frente a la entrada del Puerto Militar de Bahía Blanca de aspecto soberbio y de líneas que acusan la pureza del estilo a que se ha sujetado su construcción, fue inaugurado el 14 de febrero. Entre la numerosa concurrencia que asistió a la primera misa oficiada en el castillo, figuraban el capitán de navío Maurette, comandantes Martín, Díaz, Silveyra y las familias de los marinos en su totalidad.



Marineros del “Brown” que rindieron los honores en la primera misa.

VISITA DEL MINISTRO DE ITALIA AL PUERTO MILITAR.
CARAS Y CARETAS Nro. 238 del 25 de Abril de 1903.

Un agradable viaje de recreo ha sido para el ministro de Italia su excursión al Puerto Militar de Bahía Blanca, de donde regresó el jueves de la pasada semana.

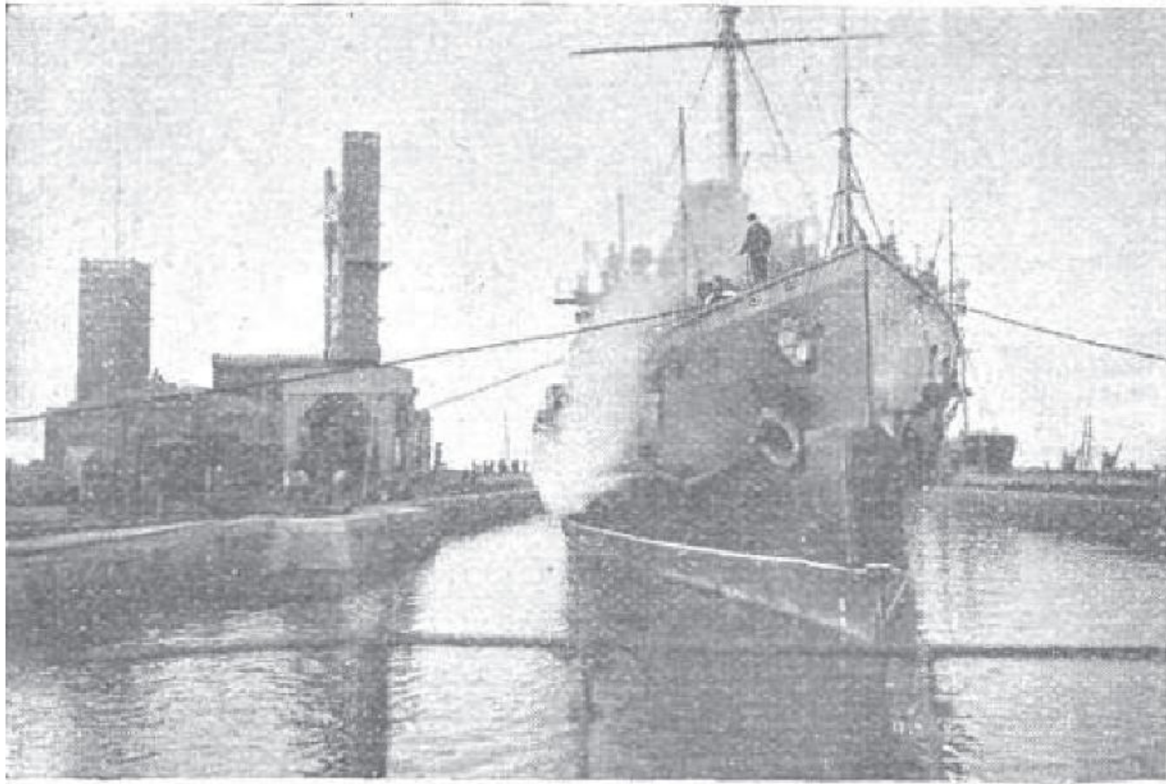
El ingeniero Luiggi, con el personal de las obras, lo mismo que las autoridades de la zona militar, Coronel Maurette y Comandante Allaria, han prodigado al distinguido viajero todo género de atenciones, ofreciéndole varias comidas, en la que descolló por su sabor eminentemente criollo, la servida el martes en el Batallón de Artillería de Costas, de guarnición en las baterías.

Después de la detenida visita de todas las instalaciones del grandioso puerto, que hace honor al país, el ministro tuvo ocasión de presenciar la entrada al dique de carena de un buque de gran porte, el crucero de guerra inglés “Cambrian”, cuya maniobra se efectuó sin el menor tropiezo, aplaudiendo todos la precisión y la exactitud de la operación.

En la estación de Bahía Blanca esperaban la llegada del ministro numerosos miembros de la colectividad italiana, con una alegre banda de música que entonó la marcha real en honor del simpático plenipotenciario.

Recorrió las obras del puerto militar, admirando el buen pie de organización dado a todas las dependencias y que permite el funcionamiento regular y preciso, sin que tengan que sal-

varse en ningún momento dificultades que no hayan sido previstas. Asistió finalmente a la inauguración del busto de Humberto I colocado en la escuela del puerto militar.



EL “CAMBRIAN” ENTRANDO AL DIQUE DE CARENA.



EL BUSTO DE HUMBERTO I COLOCADO EN LA ESCUELA DEL MISMO NOMBRE EN EL PUERTO MILITAR.

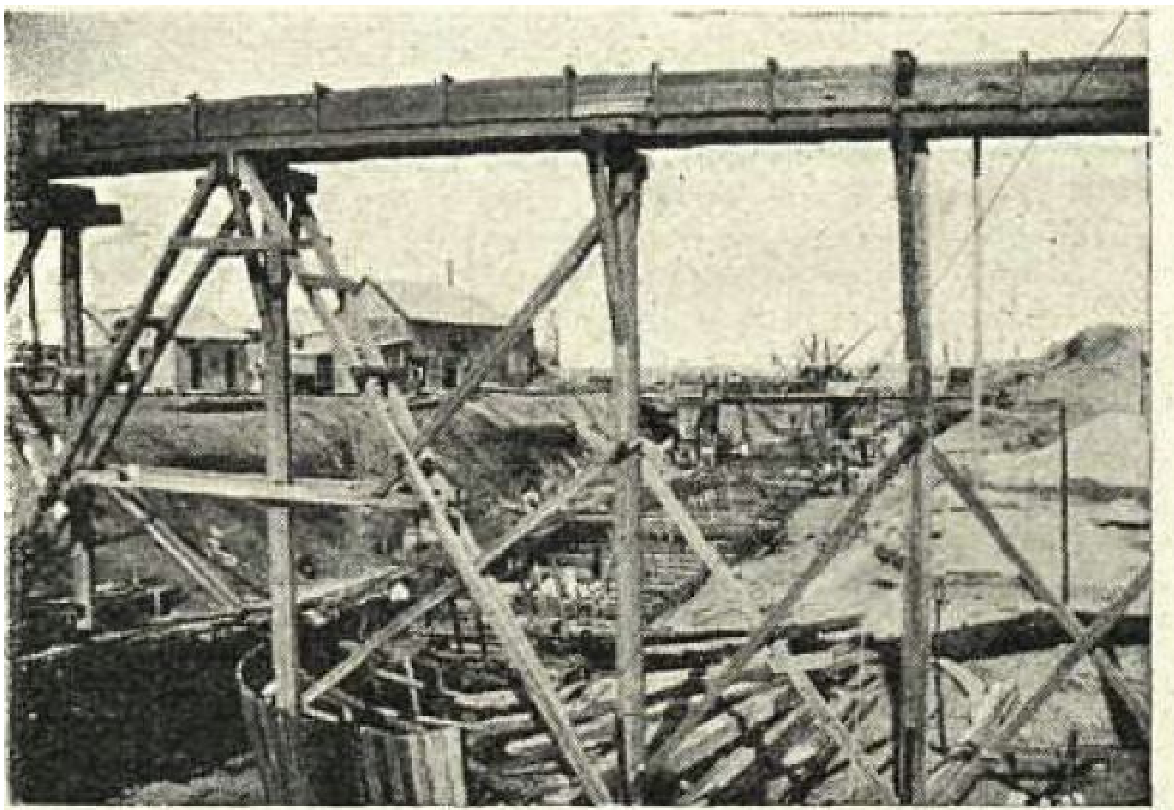


EL CONDE BOTTARO COSTA Y LA COMISION DE LA ESCUELA HUMBERTO I EL DIA DE LA INAUGURACION DEL BUSTO.

Puerto Militar.
LA ROTURA DEL MALECÓN.

Para la construcción del dique de carena y del murallón de atraque de los grandes acorazados, se construyó una serie de malecones provisorios o tajamares de madera y tierra destinados a tener en seco la zona de los trabajos, esto es, impedir la entrada del agua en altas mareas. Después de concluidos los trabajos, éstos malecones debían echarse abajo poco a poco.

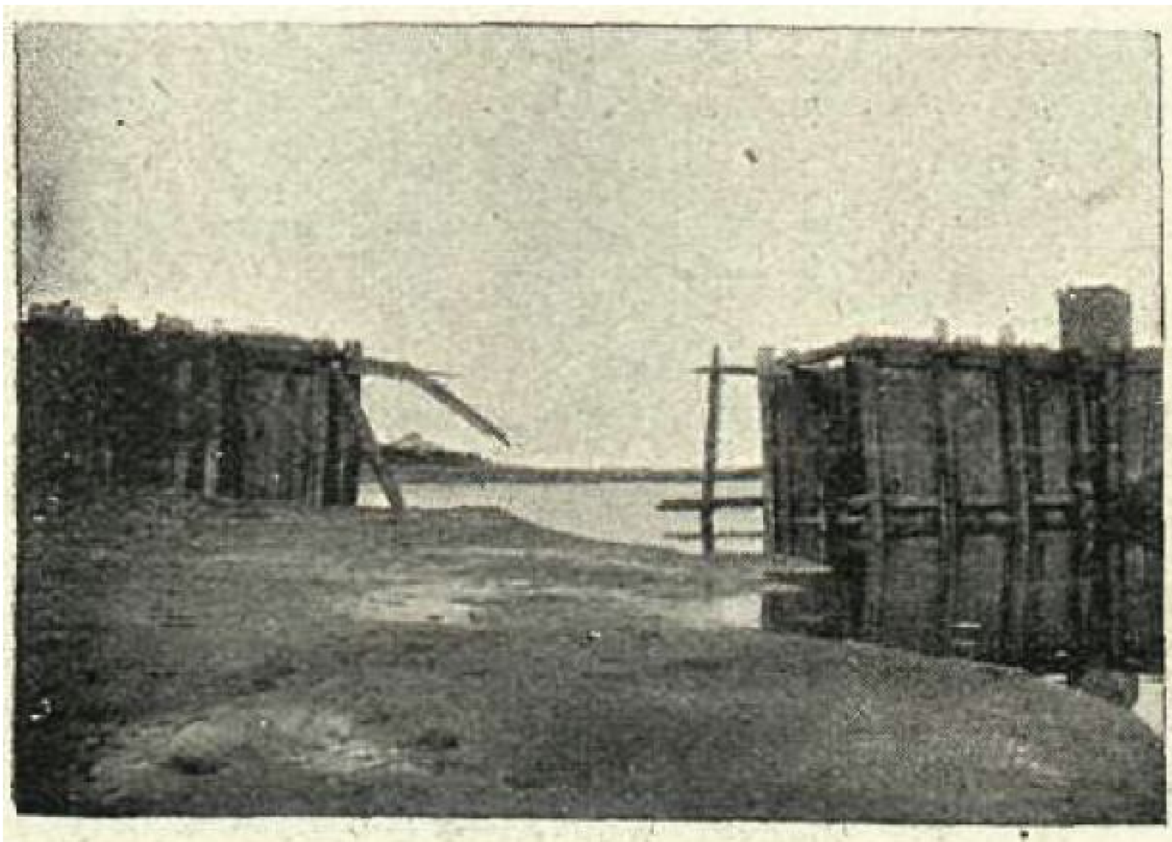
Para el murallón de atraque se siguió el mismo sistema hasta llegar a la esquina del murallón mismo, esto es, a su conclusión. Pero en esta esquina, el terreno que ya empezaba a cambiar de naturaleza se encontró casi todo arenoso y las vertientes se hicieron más fuertes; así que una de ellas provocó tal invasión de agua y arrastre de arena debajo del malecón provisorio, que éste se hundió y dio lugar a una abertura de cerca de 20 m. de ancho, tras la cual se precipitaron las aguas en alta marea inundando la zona de los trabajos del murallón.



ZONA DE LOS TRABAJOS POCOS DIAS ANTES DE PRODUCIRSE LA INUNDACION.



ABERTURA QUE SE PRODUJO EN EL MALECON PROVISORIO.



ZONA INUNDADA. BAJA MAREA.


ZONA INUNDADA. ALTA MAREA.

El número 245 de Caras y Caretas, con fecha 13 de Junio de 1903, está dedicado a la visita de una importante delegación chilena, y los festejos organizados en el país, en su homenaje. Dentro de estas celebraciones figura un periplo ferroviario que se inicia en Retiro y culmina en Bahía Blanca y el Puerto Militar.

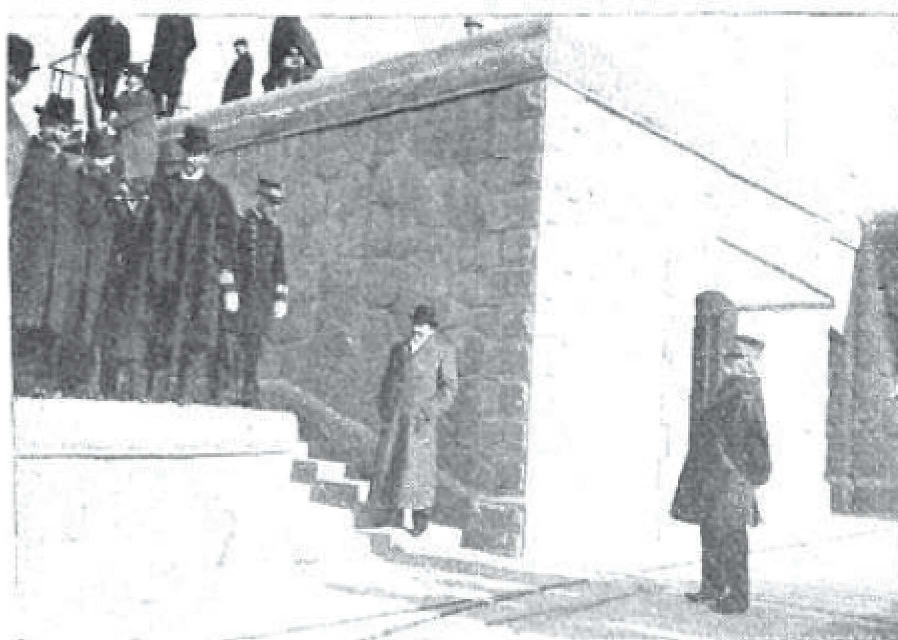
LA VISITA AL PUERTO MILITAR Y LA PARTIDA.

A las 5 p.m. volvieron al tren, emprendiendo momentos después, el viaje hacia Napostá donde pasaron la noche, siguiendo luego a Bahía Blanca, a donde llegaron el 6 a las 7 a.m. La visita a Puerto White resultó interesante y fue motivo de felicitaciones para los representantes de la empresa la importancia de las instalaciones y la organización realmente práctica de las dependencias.
Enseguida se prosiguió el viaje hacia el puerto militar. Aguardaba la llegada del tren que conducía la comitiva, en la estación Punta Alta, numerosas familias y los niños de las escuelas provistos de pequeñas banderas chilenas y argentinas.
Llegados a la Batería que lleva el número 4, el vicealmirante Montt, Concha, Vergara, Allaria y otros jefes resolvieron bautizarla, haciéndolo el general Vergara con el glorioso nombre de “Chacabuco”.
Una salva de aplausos y vivas saludaron estas palabras.
En la comandancia se había preparado una mesa para sesenta cubiertos brindando el comandante Allaria y respondiéndole el comandante Bari.

El ingeniero Luiggi recibió justicieras alabanzas del Vicealmirante Montt, General Vergara y demás miembros de la comitiva. En las cámaras del “San Martín” se sirvió un lunch, pronunciando el coronel Maurette un elocuente brindis, pasando luego al “Chacabuco” donde se les ofreció un banquete.



La concurrencia en la batería aguardando la llegada de los delegados.



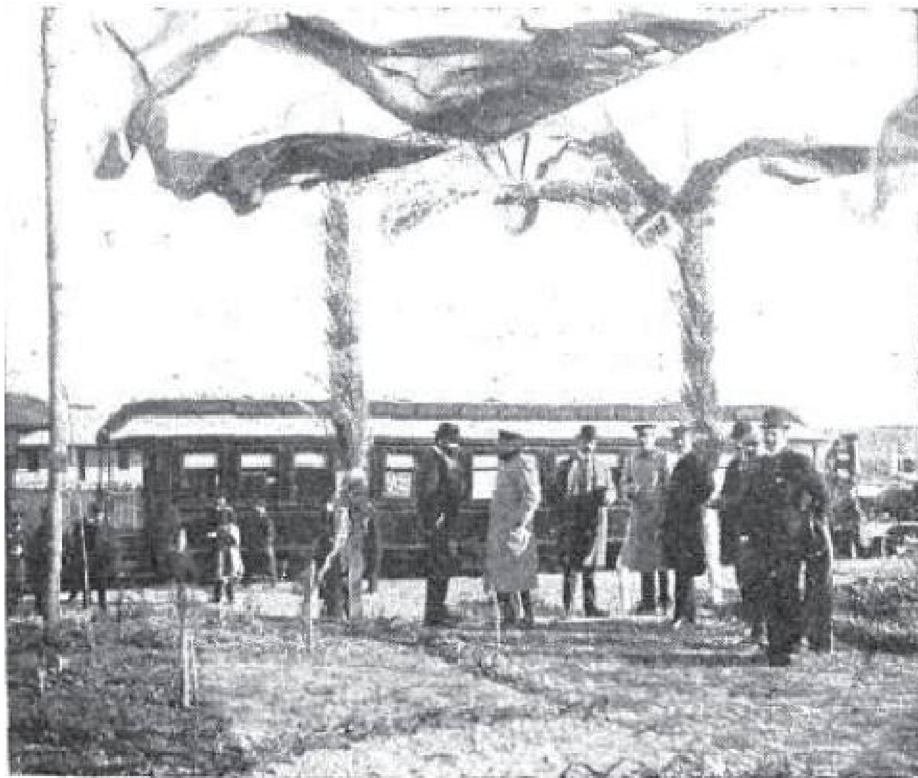
El ministro Civit, el general Campos, el comodoro Barilari y demás miembros de la comitiva en las baterías del Puerto Militar.



Los delegados chilenos saliendo del hospital naval después de la visita.



La delegación saliendo de la comandancia de artillería de costas.



Después de la visita a la batería.



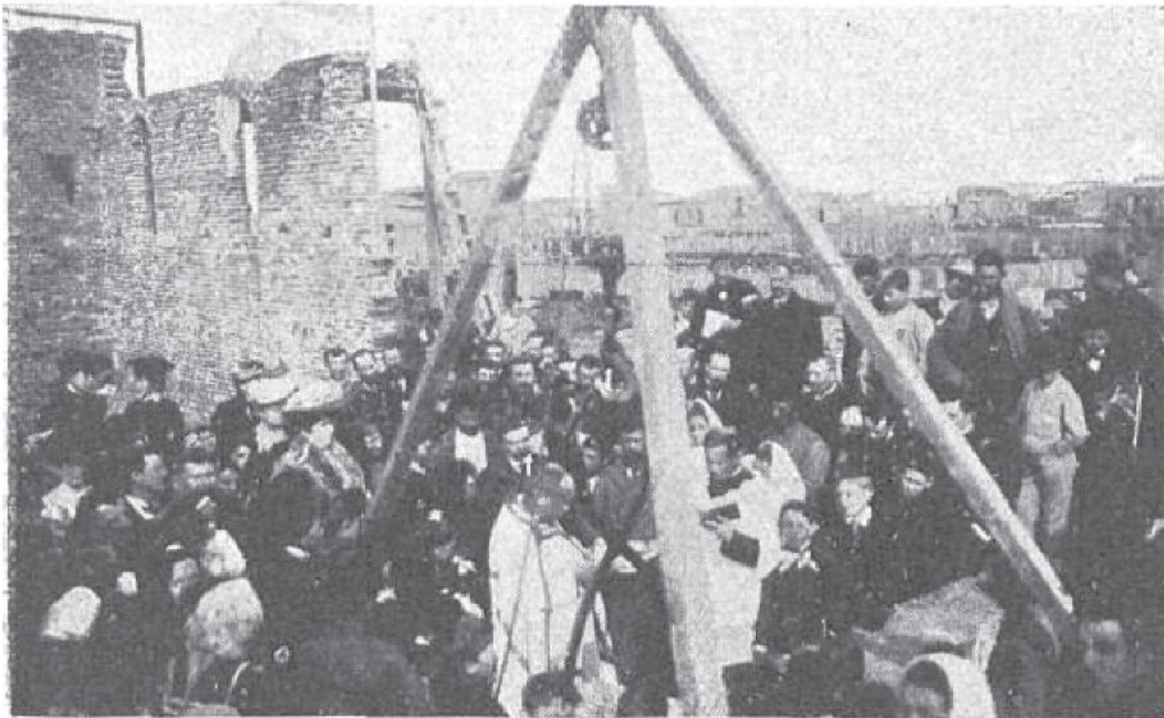
Casa de máquinas del dique de carena durante la visita de los delegados.



El “San Martín” y “El Chacabuco” en la dársena del Puerto Militar.

BAHÍA BLANCA.
COLOCACIÓN DE LA PIEDRA FUNDAMENTAL DE LA IGLESIA DEL PUERTO MILITAR.
Caras y Caretas nro. 255. Fecha 22 de Agosto de 1903.

Alcanzó gran lucimiento la ceremonia de la colocación y bendición de la piedra fundamental de la iglesia que ha de levantarse en el Puerto Militar de Bahía Blanca. La concurrencia de familias era numerosa y para ellas el acto resultó un verdadero acontecimiento y más que todo un justo motivo de regocijo, pues la mayoría de los habitantes del puerto, los altos empleados y ricos comerciantes como los más humildes trabajadores, han contribuido en la medida de sus fuerzas a la subscripción popular realizada para obtener los fondos necesarios para la construcción del templo. Oficiaron los padres Guerra y Saldaño. El presidente del concejo deliberante señor Ramón Olaciregui y señora, actuaron como padrinos de la ceremonia religiosa. Estuvieron presentes y firmaron el pergamino correspondiente, los señores: ingeniero Luiggi, mayor Silveyra en representación de la jefatura Puerto Militar, comandante Quiroga, Mayor Lan, en representación Armada: teniente Zavaleta, en representación de la artillería de costa.
Familias: Luiggi, Olaciregui, Maurette, Quiroga, Furque, Cambra, Esandi, Crocesi, Cantón y demás familias del puerto militar.
La iglesia figurará al lado de otras obras como la escuela Humberto I, honrando a todos los habitantes del Puerto Militar porque por sí solos y sin recurrir a los favores oficiales han llevado a la práctica y con su propio peculio, tan felices iniciativas.



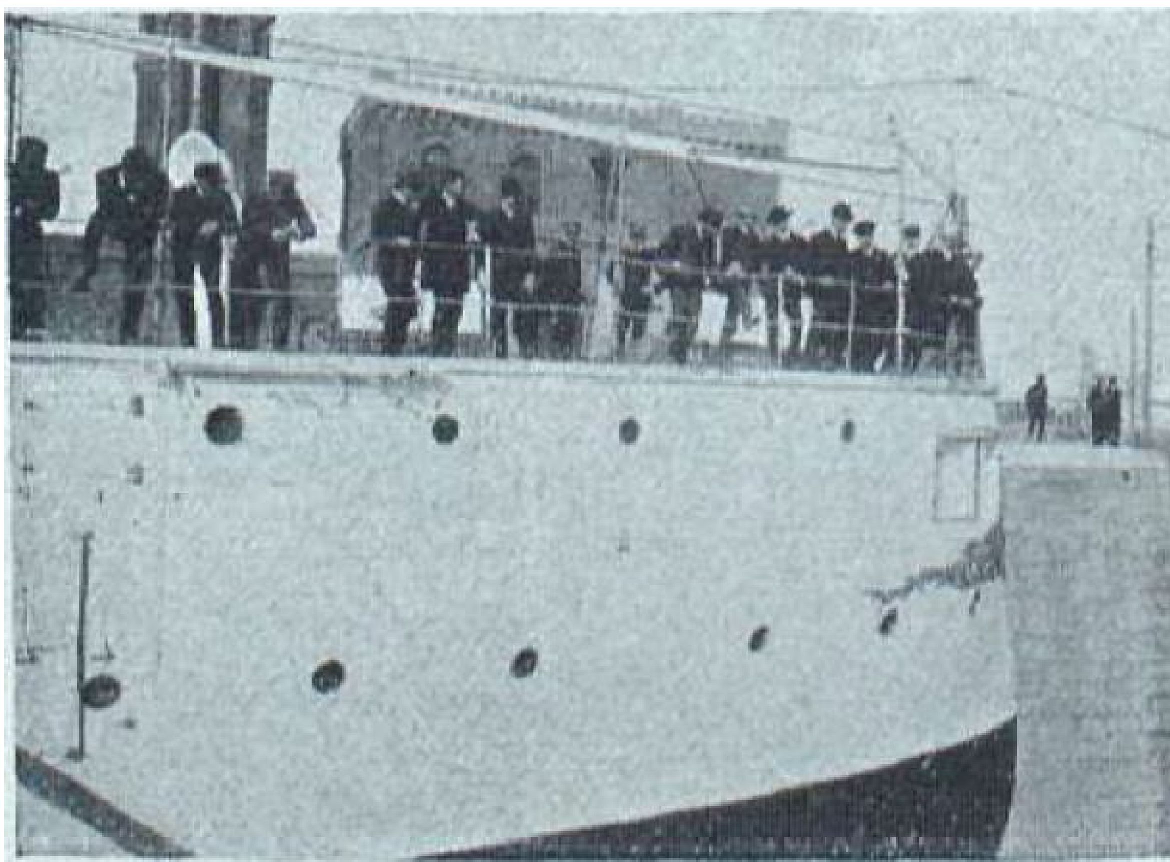
Acto de la colocación de la piedra.



La primera misa en la iglesia.

PUERTO MILITAR. VISITA DE LOS ESTUDIANTES DE INGENIERÍA.
Caras y Caretas nro. 262. Fecha 10 de octubre de 1903.

La excursión anual de los estudiantes de ingeniería ha sido esta vez esencialmente provechosa, habiendo visitado bajo la dirección de los profesores don Emilio Candiani, de puertos y canales, y don Otto Krause, de construcción de máquinas, el muelle de Bahía Blanca, las instalaciones del Ferrocarril del Sud, el Puerto Galván, el mercado Victoria y, por último, el Puerto Militar, donde el reconocido saber y la amabilidad del ingeniero Luiggi, facilitaron ampliamente a los jóvenes viajeros el instructivo propósito de su gira.
Iban también con ellos los señores Volpatti y Saurí.



Presenciando desde el “San Martín” la entrada del agua en el dique de carena.



Profesores Candiani, Krause, Volpatti y los alumnos bajo el casco del acorazado.



Después de la visita del acorazado.

PUERTO MILITAR

Caras y Caretas nro. 271 de 12 de diciembre de 1903.

Gran alegría produjo a los marinos la llegada al Puerto Militar de Bahía Blanca después de ocho meses consecutivos de viaje cumpliendo el programa de instrucción del Ministerio de Marina. Los agasajos por parte de las autoridades fueron muchos y variados. Numerosas fa-

milias de los guardiamarinas y oficiales se trasladaron al puerto con el objeto de saludar a hijos y hermanos, circunstancia que dio mayor brillo a los festejos, pues el concurso social fue selecto.
El ingeniero Luiggi recibió los plácemes de los marinos por sus atenciones. La “Sarmiento” partió el día 8 para los puertos del sur.



La “Sarmiento” en el dique de carena.

DE BAHÍA BLANCA.
LAS ROMERÍAS. LA FIESTA EN EL CLUB ATLÉTICO DEL PUERTO MILITAR.
Caras y Caretas nro. 276. Fecha 16 de enero de 1904.

El 25 de diciembre se realizaron en Bahía Blanca romerías españolas las que fueron motivo de jolgorio y del más grato esparcimiento para la población entera.
Los miembros de la Sociedad Española de Socorros Mutuos organizaron con empeño las fiestas, introduciendo en el programa números novedosos que fueron todo un éxito.
En las carpas se formaron grupos numerosos donde se comió y bebió buen añejo de la tierra y se bailó sobre todo, con tanto entusiasmo que la fiesta se prolongó hasta muy entrada la noche.
Además en la carpa oficial se celebró un banquete al cual asistieron los miembros de la Sociedad Española, el intendente y muchas familias de la localidad.
Se brindó por la prosperidad de la asociación y por el engrandecimiento de la República Argentina y particularmente de Bahía Blanca.

Las proporciones de un acontecimiento social asumió la matinée ofrecida a bordo del “San Martín”, el día 3. En el vaporcito “Albatros” se embarcaron las familias más conocidas de Bahía Blanca. En breves momentos estuvieron desde el Puerto Militar a bordo del “San Martín”. Durante siete horas la selecta concurrencia disfrutó de las gratas expansiones y del ambiente de exquisita sociabilidad que se ofreció en la gallarda nave, toda ella empavesada con banderas y gallardetes.

Atendieron solícitamente a las familias el comandante don Jorge Victorica, el jefe don Ezequiel J. Gutero y oficiales de los buques de guerra fondeados en el Puerto Militar.

Amenizaron la fiesta las bandas de los batallones de artillería de costas y 1ro. De infantería montada.

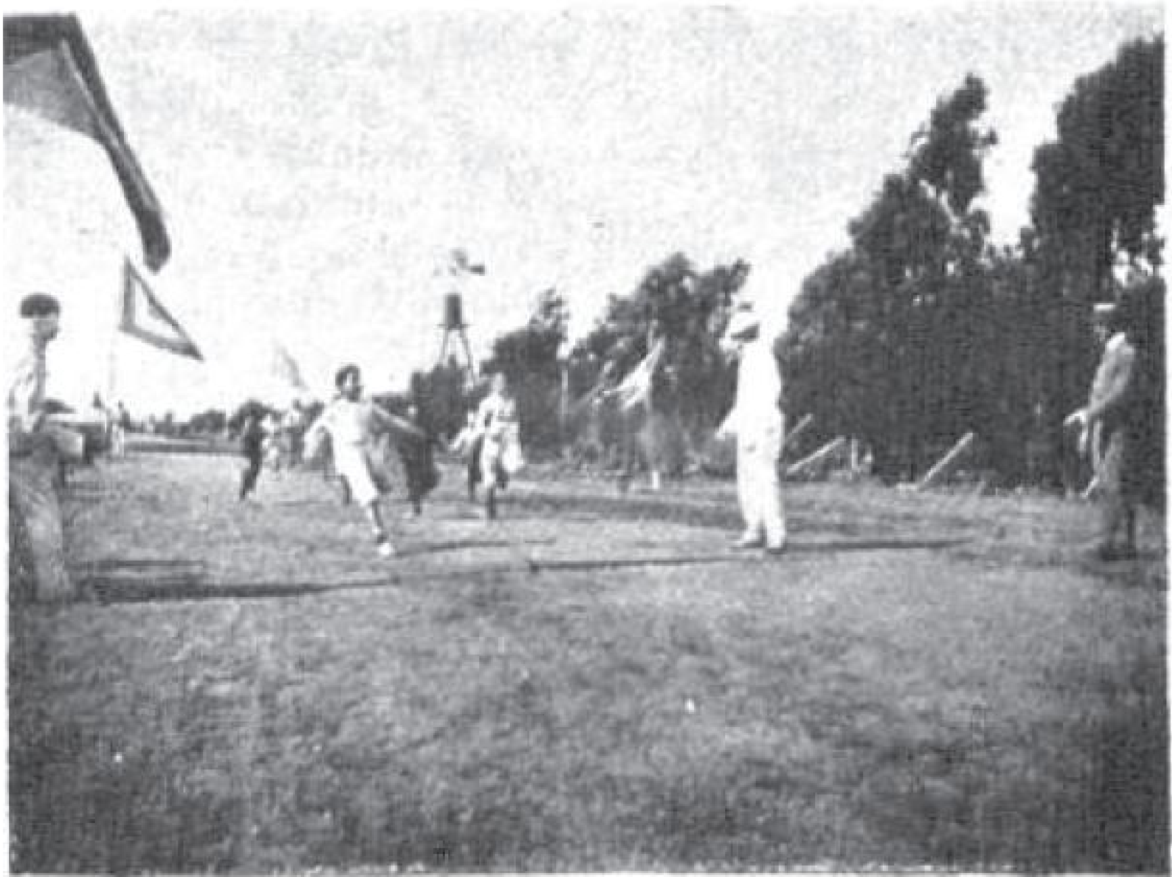
El Club Atlético del Puerto Militar organizó como fiesta inaugural un interesante torneo propiciado por las autoridades militares y por los jefes de las naves de guerra. Se realizaron carreras pedestres para hombres, niños y niñas; cinchadas entre las tripulaciones de los buques y otras diversas pruebas, siendo muy aplaudidos cuantos tomaron parte de ellas.



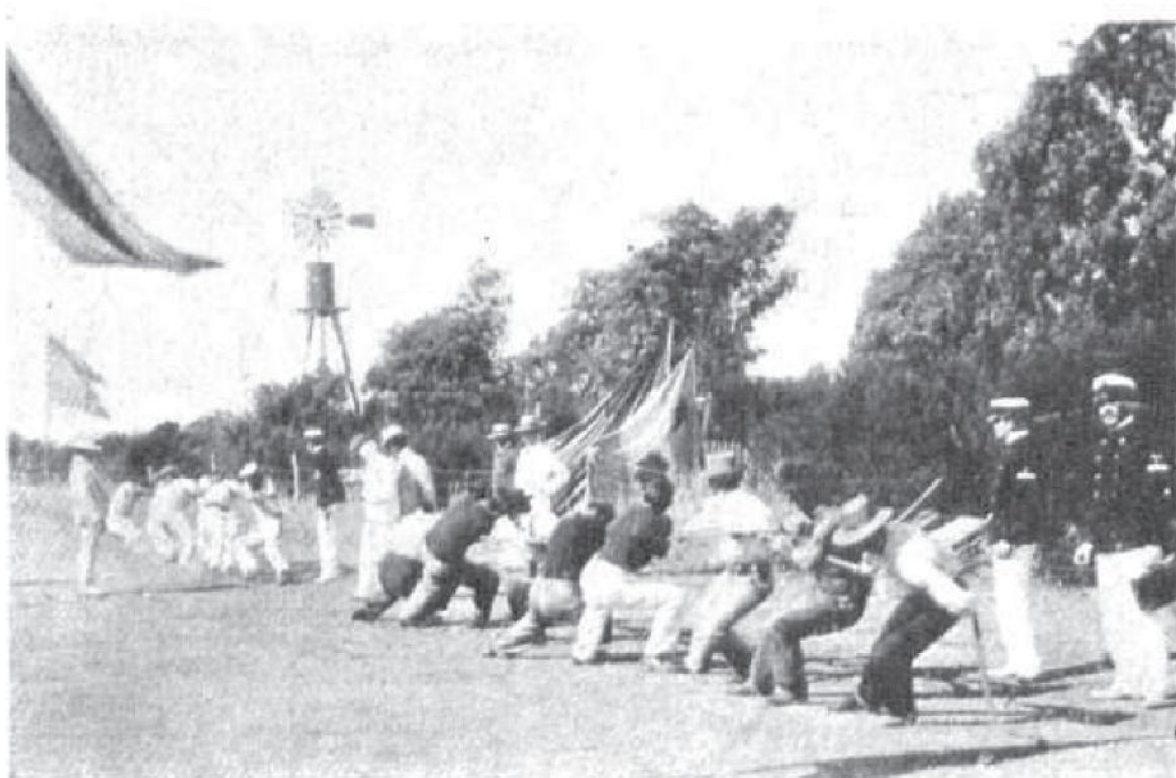
La carpa oficial en las romerías.



La carrera de niñas en la fiesta del club atlético.



El niño Maurette al llegar en la carrera en que resultó vencedor.

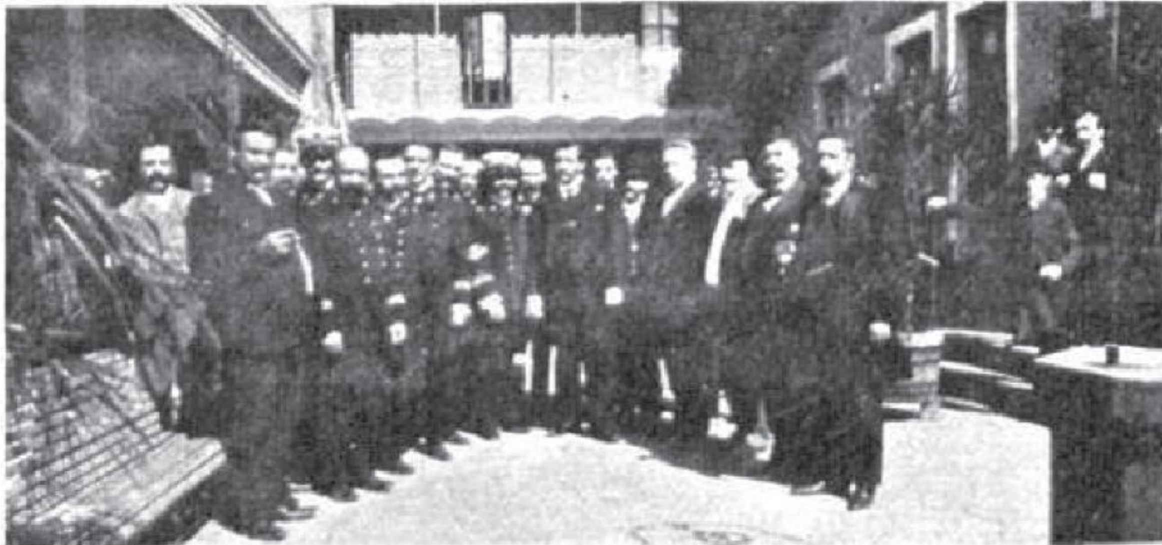


Cinchada con marineros del “Garibaldi” contra operarios de la jefatura en la que resultaron vencedores los primeros.

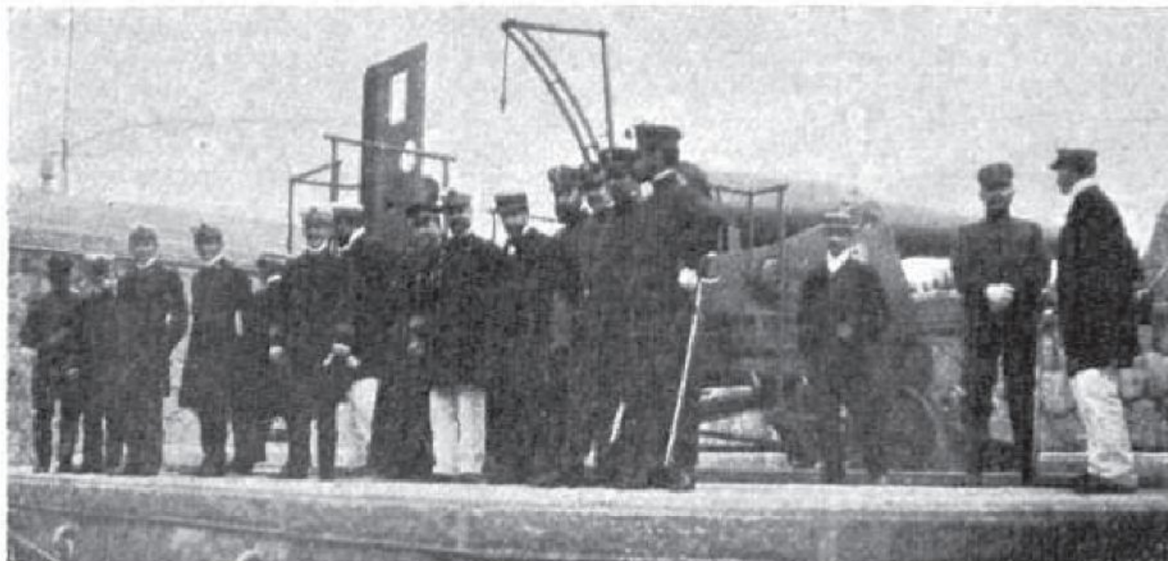
BAHÍA BLANCA.
RECEPCIÓN Y DESPEDIDA AL DUQUE DE LOS ABRUZZOS.

En el Puerto Militar se había preparado en honor del duque de los Abruzzos un programa de festejos que hubo de ser suspendido el día de la arribada del “Liguria”, a causa de encontrarse indispuesto el príncipe.
Dos días después los jefes y oficiales de la nave italiana descendían a tierra, recibiendo durante la visita que efectuaron a Bahía Blanca y al Puerto Militar, demostraciones elocuentes de aprecio, que retribuyeron con palabras de agradecimiento.
En Bahía Blanca se les hizo una entusiasta recepción. El segundo jefe, el médico de a bordo y cuatro oficiales de la dotación acompañados de los señores Vigo, Zanatta, Ferro y Cangioli, estuvieron en los salones de la Sociedad Italiana de Socorres Mutuos, donde expresaron votos laudatorios por la prosperidad de aquella agrupación. El presidente dioles la bienvenida pronunciando un discurso lleno de calor y expresiones patrióticas.
El segundo comandante del “Liguria” tuvo frases felices al agradecer las honrosas expresiones de que fueron objeto tanto el duque, como él y demás oficiales que forman la dotación del buque.
En el hotel de Londres fue servido el banquete. Los salones habían sido adornados exprofeso con gran cantidad de flores y banderas italianas y argentinas y cintas entrelazadas con

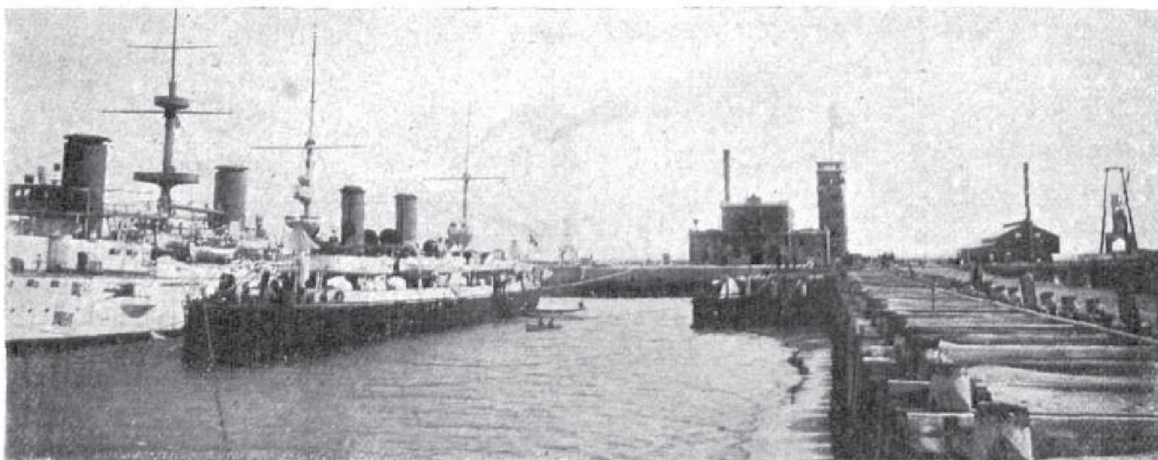
los colores de los dos países. Durante la comida los concurrentes pasaron los más agradables momentos. Hubo al finalizar entusiastas discursos.
El 18 púsose en marcha el "Liguria" en dirección a Punta Arenas, pero a la salida del puerto varó, retardándose la partida por varios días.



Los jefes y oficiales del "Liguria" en el Puerto Militar.



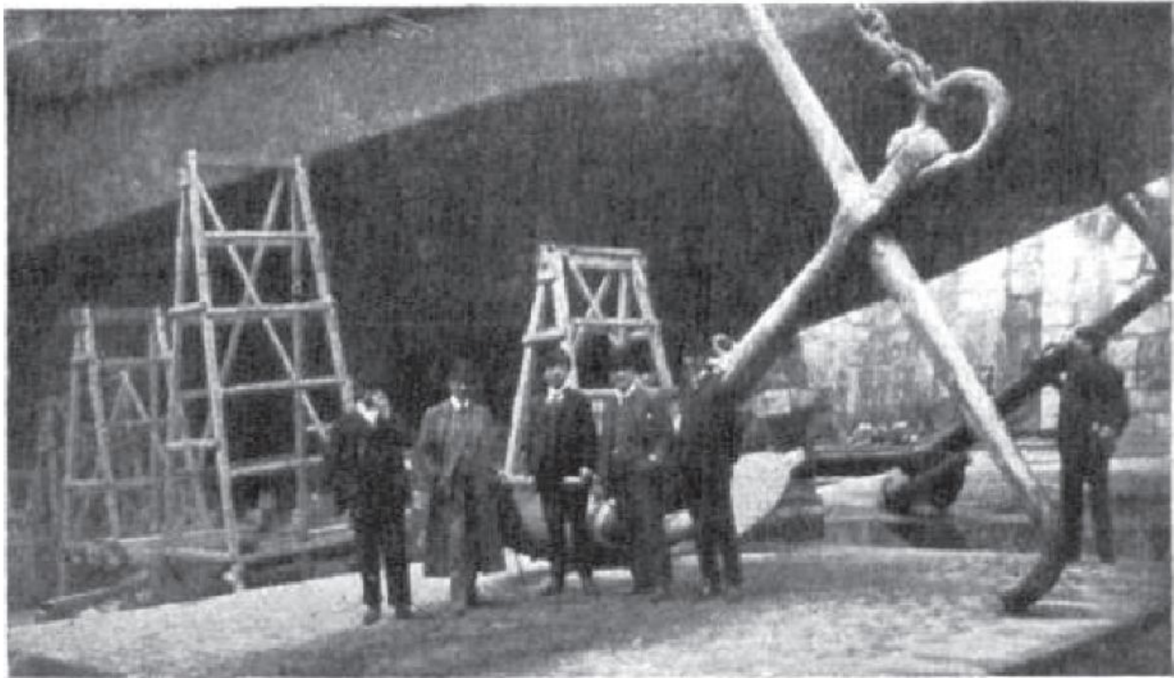
El dique en las baterías.



Salida del "Liguria" del Puerto Militar.

LOS DELEGADOS CHILENOS EN EL PUERTO MILITAR.
Caras y Caretas nro. 290. Fecha 23 de abril de 1904.

Los delegados chilenos, antes de ausentarse para su patria, realizaron una visita al Puerto Militar, quedando gratamente impresionados por las proporciones y carácter de las obras.
En la comitiva figuraban el ingeniero Ignacio Infante, director general de ferrocarriles de Chile: el doctor Riquelme, subsecretario del ministerio de agricultura: ingeniero Ureta, de los ferrocarriles chilenos: el doctor Grassi, coronel médico del cuerpo de artillería de costas, y el doctor Vozler, médico de la armada.
En la estación además del público que los recibió con vivas muestras de simpatía, los aguardaban: el doctor Rojo, médico de la armada argentina, el doctor Cabezón, del Hospital Militar de Buenos Aires, el coronel Maurette y los comandantes Allaria y Raybaud; ingenieros Luiggi y Beccar y señor Bertorini.
Recorrieron escuchando las explicaciones de los ingenieros directores de las obras, los diques de carena, las baterías y demás dependencias.
El 15 por la noche se sirvió un banquete, que dio ocasión a las más francas demostraciones de amistad.



En el dique de carena.





Visitando las baterías.

PUERTO MILITAR.
EL FARO FLOTANTE.
Caras y Caretas nro. 292. Fecha 7 de mayo de 1904.

En la rada exterior del Puerto Militar, presta hoy importantes servicios a la navegación un faro flotante que ha sido restablecido hace poco tiempo.
Esta útil obra, que era reclamada por las necesidades del servicio del importante puerto, es debida a la iniciativa y trabajos del teniente de fragata Jalour, quien la ha llevado a cabo sin que la repartición en que presta sus servicios se haya visto obligada a efectuar los desembolsos que necesariamente hubiera exigido en otras condiciones, y valiéndose de los mismos elementos con que se cuenta en los talleres de la repartición. Se encontraba en el Puerto Militar, el pontón denominado “Bahía Blanca”, cuyo estado lastimoso impedía utilizarlo, por lo cual había sido abandonado hasta que el teniente Jalour pasó a prestar sus servicios allí y al darse cuenta de la existencia de dicho pontón inició los trabajos que han dado por resultado dotar al mencionado puerto de la obra a que nos referimos, que llena cumplidamente las necesidades de la navegación.
Con el nuevo elemento se facilita en mucho las operaciones fuera del puerto y se evita a los navegantes un peligro constante.



El teniente Jalour que puso al faro flotante en condiciones de prestar servicio.



El faro flotante “Bahía Blanca” en el Puerto Militar.

EL PUERTO MILITAR DE BAHIA BLANCA.
LA OBRA DEL INGENIERO LUIGGI.

Caras y Caretas nro. 346. Fecha: 20 de Mayo de 1905.

Después de ocho, ó mas bien nueve años de continua labor han sido terminadas las obras del Puerto Militar de Bahía Blanca, que forman el conjunto de trabajos de esa índole más importante que se hayan realizado hasta la fecha en la república. Ligada a esta obra de cuya magnitud puede dar una idea del monto del presupuesto primitivo-diez millones de pesos oro- se encuentra una buena parta de la vida del ingeniero Luis Luiggi, quien con su esposa y dos hijitos, llegó al país en 1896, estableciéndose inmediatamente en la playa de Punta Alta, teniendo como único albergue una modesta carpa como programa la realización de una magna obra y por escenario el amplio horizonte y una inmensa extensión de tierra árida, desprovista de toda vegetación y sin agua potable siquiera. Y el ingeniero Luiggi, cuya modestia se apareja con su honradez y sus talentos, ha llevado a buen término no solamente la obra técnica que se le encomendara, sino que ha operado también el milagro de convertir aquel desierto en un centro de población, que ostenta hoy, orgullosamente, una campiña florida, un chalet hermosísimo, rodeado de árboles y plantas, las diversas oficinas y hasta una escuela a la que concurren los hijos de los primeros pobladores de la región y de los obreros que se emplearon en los trabajos, muchos de los cuales han quedado establecidos en las inmediaciones.
El señor Luiggi en 1896 estudió la extensa costa del Atlántico desde el Río de la Plata hasta el Santa Cruz ayudado eficazmente por el entonces jefe de la escuadra, contralmirante Atilio O. Barilari. Presentó luego un estudio comparativo de Mar del Plata y Puerto Belgrano, aconsejando éste último como el más conveniente para la construcción del puerto militar.
Aprobados los planos por el Poder Ejecutivo el Congreso, en diciembre de 1896 autorizó la construcción del puerto y votó la suma de diez millones de pesos oro.

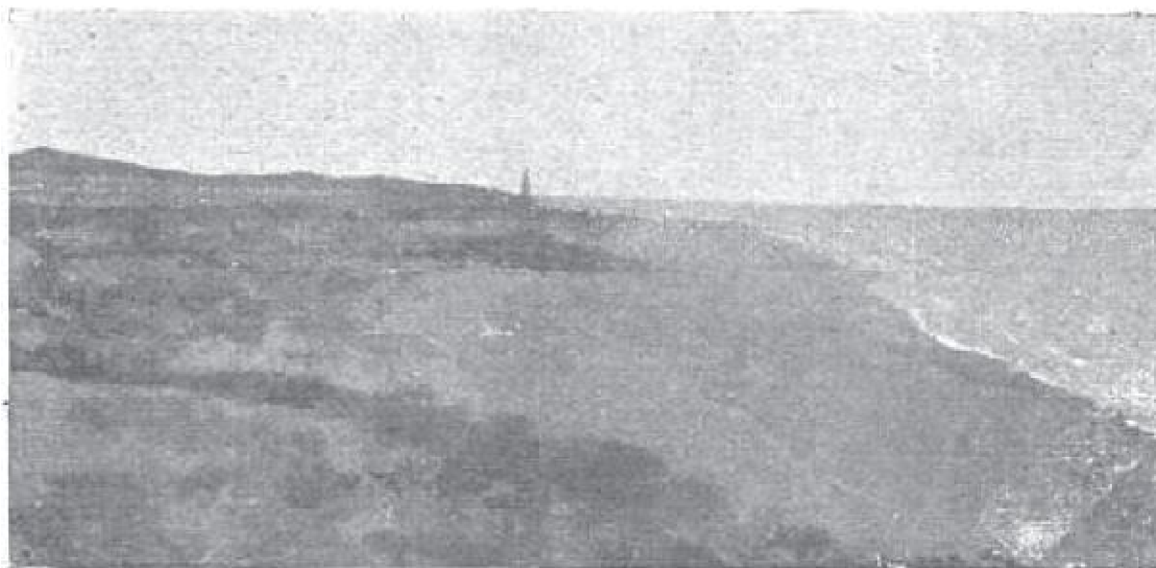
Las obras principales se comenzaron el dos de julio de 1898 y el ocho de octubre del mismo año estabal concluida y armada la primera batería y todas ellas en 1899 y 1900, así como el ferrocarril estratégico que las une entre si.
El dique de carena, la obra más importante, fue terminado el dos de enero de 1902 y la primera parte del conjunto de trabajos el 31 de marzo del corriente año, quedando así el Puerto Militar en condiciones de prestar servicio, de acuerdo con los planos aprobados por el Congreso.
El total de los gastos sumó nueve millones de pesos oro, siendo la primera vez, pues, que no sólo se terminan las obras sin sobrepasar el monto del presupuesto sino que se nos ofrece el caso rarísimo, milagroso diríamos de haberse ahorrado, la respetable cantidad de un millón de pesos oro.
Y ya que las aptitudes técnicas del director de las obras han quedado consagradas por ellas mismas y por la cantidad de trabajo que representan, bien se puede asegurar que el mayor mérito del ingeniero Luiggi ha estribado en la economía realizada, puesto que tan acostumbrados estamos a ver inflarse los presupuestos de cualquier obra por insignificante que sea, de una manera portentosa.
El ingeniero Luiggi, antes de ausentarse para su patria ha sido objeto de afectuosas y merecidas demostraciones habiéndole entregado como recuerdo de su estadía, los miembros del Círcolo Italiano, un hermoso pergamino que lleva centenares de firmas.
En su honor realizóse un concierto y baile y se le ofreció un banquete.



El ingeniero Luis Luiggi en 1896.



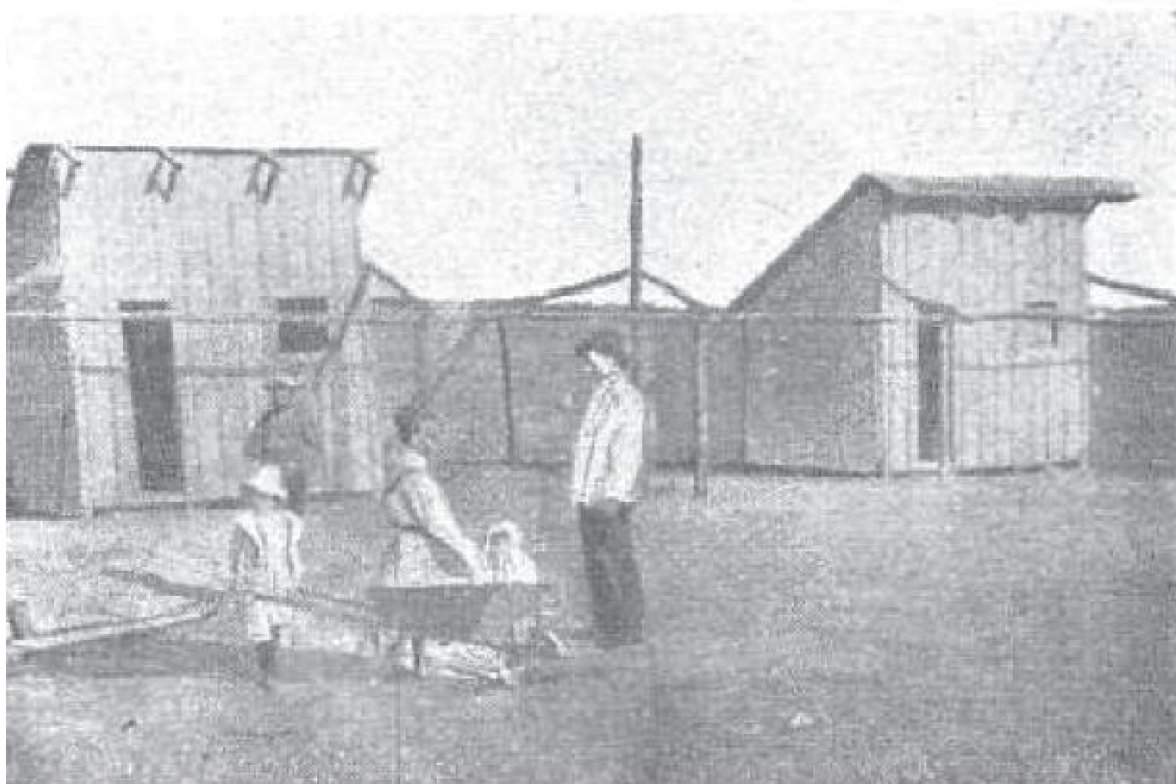
El ingeniero Luiggi al partir a Europa, en 1905.



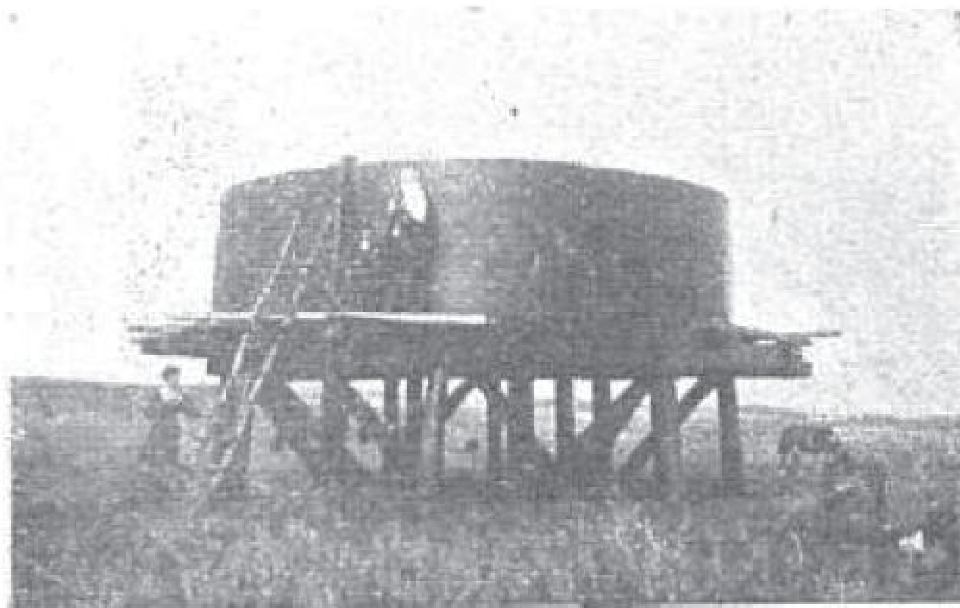
La playa de Punta Alta antes de empezar las obras, en 1897.



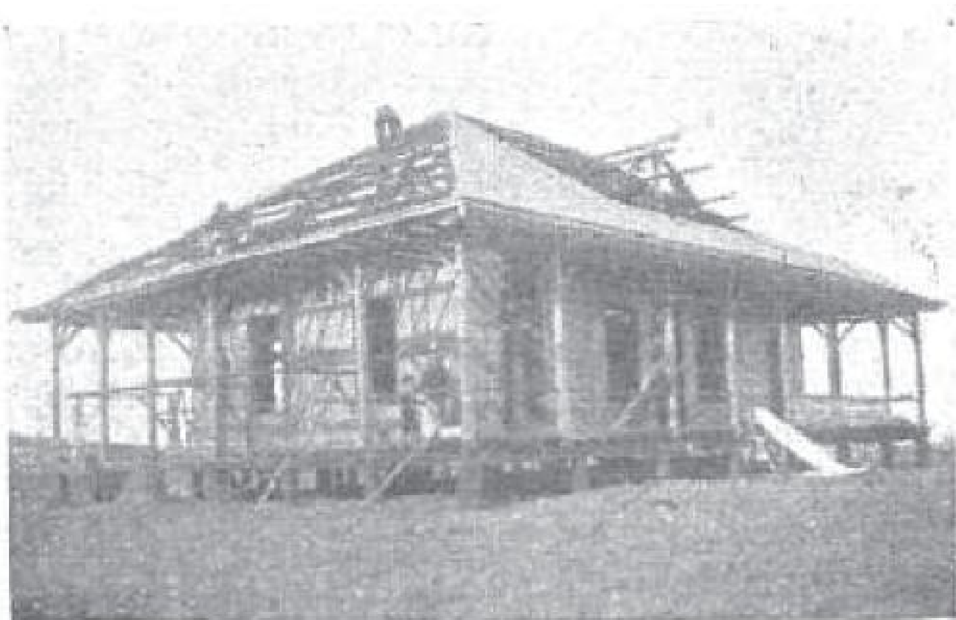
Carpa donde se instaló a su llegada la familia Luiggi.



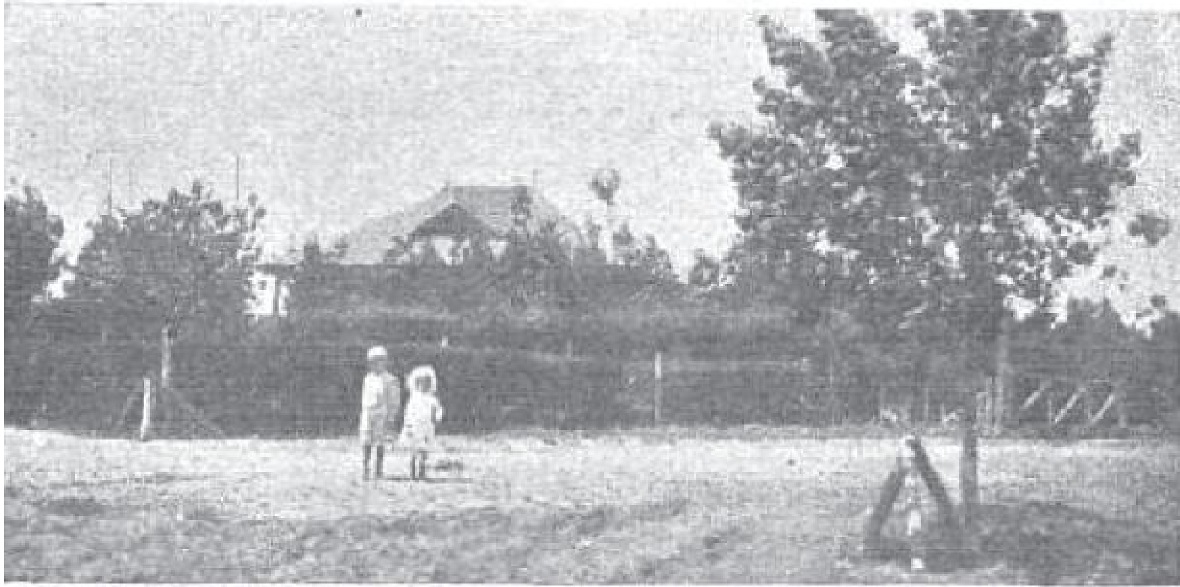
Las primeras casillas en el campamento.



El primer depósito de aguas corrientes.



Comienza la construcción de casas con ésta, en 1898.



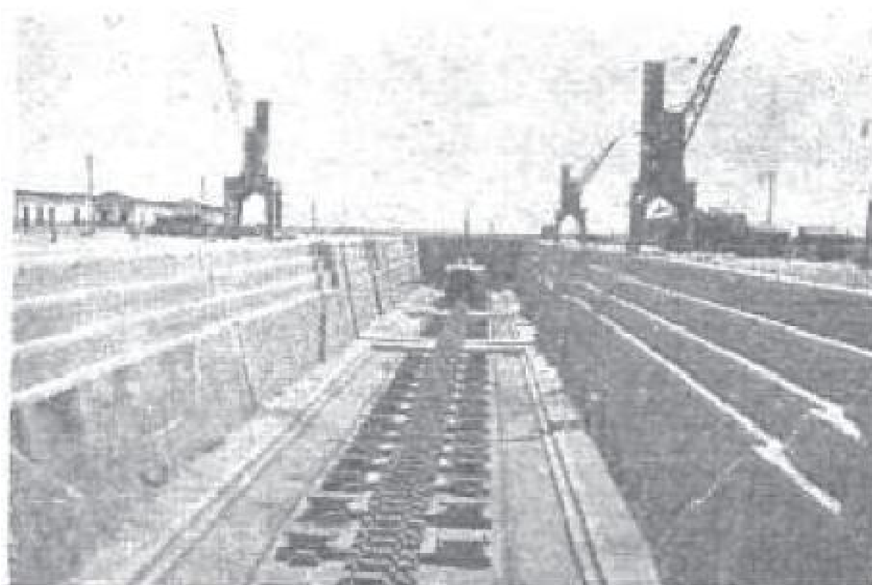
La misma casa en 1903.



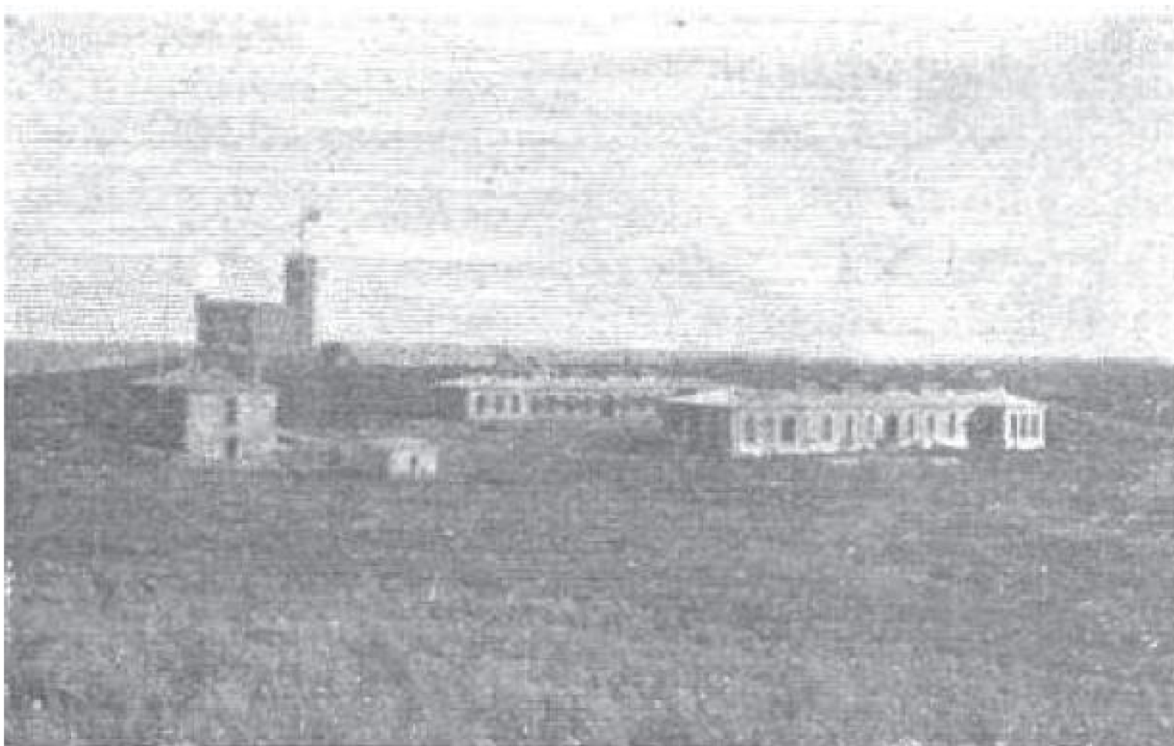
Vista general del puerto militar actualmente.



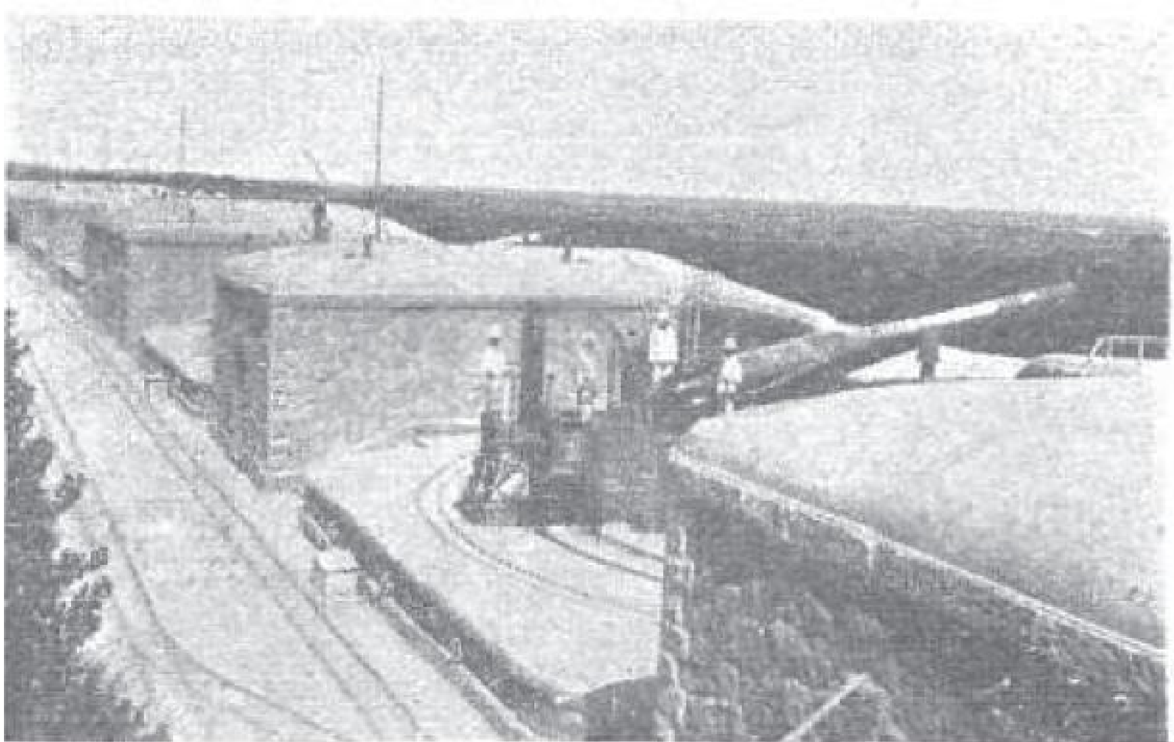
Trabajo previo, cloacas construidas en 1898.



El dique de carena.



Hospital naval y castillo de vigilancia.



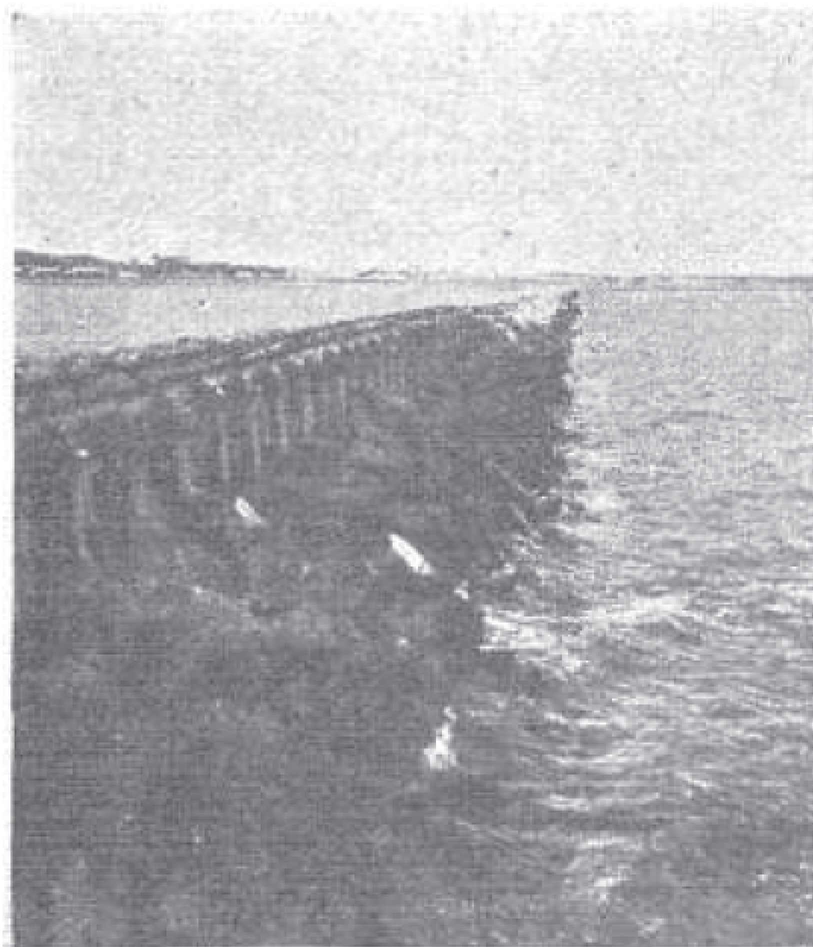
Una de las baterías.



Oficina de correos y telégrafos.



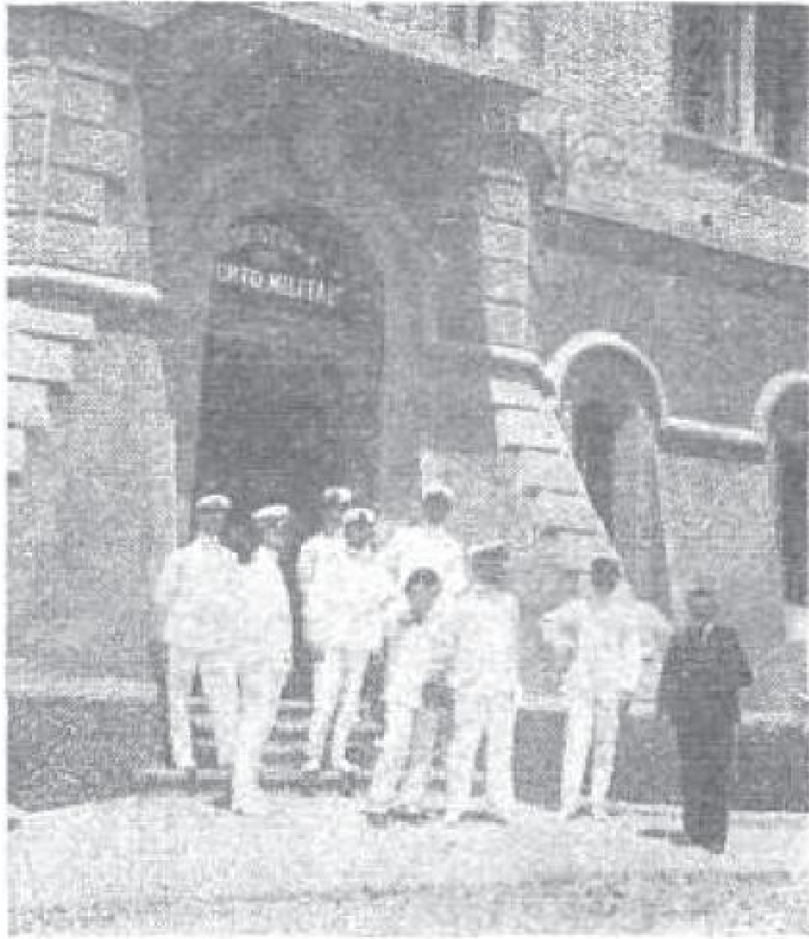
Escuela Humberto I.



Malecones del antepuerto.



Pergamino con que obsequió el "Circolo Italiano" al ingeniero Luiggi, con motivo de su partida.



Jefatura del puerto.